3 0 OCT. 1975

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 10.

CINQUIÈME SESSION DU 3me PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1878



VOLUME XI.

IMPRIMÉS PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XI.—SESSION 1878.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

No. 1..... MARINE ET PÊCHERIES :—Dixième rapport annuel du département de la, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1876.
——————SUPPLÉMENT No. 1 :—Liste des phares sur les côtes, rivières et lacs du Canada, le 31 décembre 1877.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

MARINE ET PÊCHERIES—SUPPLÉMENT No. 2 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, des examinateurs, des capitaines et seconds, des commissaires de havre, des commissaires de pilotes, etc., pour l'année fiscale expirée le 31 décembre 1877.
——————SUPPLÉMENT No. 3 :—Rapport des observatoires météorologiques, magnétiques et autres, du Canada, pour l'année de calendrier expirée le 31 décembre 1877.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

MARINE ET PÊCHERIES—SUPPLÉMENT No. 4 :—Liste des navires inscrits sur les livre d'enregistrement du Canada, le 31 décembre 1877.
——————SUPPLÉMENT No. 5 :—Rapport du commissaires des pêcheries, pour l'année expirée le 31 décembre 1877.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

No. 2..... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1877.

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

No. 3..... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, état et statistiques des revenus de l'intérieur du Canada, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1877.
——————SUPPLÉMENT No. 1 :—Au rapport du Revenu de l'Intérieur, pour l'année expirée le 30 juin 1877.
——————2 :—Poids et mesures, pour 1877.
——————3 :—Falsification des substances alimentaires pour 1877.

No. 4..... SECRÉTAIRE D'ETAT DU CANADA :—Rapport du, pour l'année expirée le 31 décembre 1877.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

No. 5..... COMPTES PUBLICS DU CANADA :—Pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1877.
BUDGET :—Estimations des sommes requises pour le service civil du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1879.
——————Supplémentaire :—Estimations des sommes requises pour le service civil du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1878.
——————Autre budget supplémentaire :—Estimations des sommes requises pour le service civil du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1878.
——————Autre budget supplémentaire :—Estimations des sommes requises pour le service civil du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1879.

MATIÈRES DU VOLUME No. 7.

No. 6..... MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du, pour l'année expirée le 30 juin 1877.

No. 7..... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport général du ministre des, pour l'année expirée le 30 juin 1877.

MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

No. 8..... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada, pour l'année 1877.

No. 9..... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada pour l'année de calendrier 1877.

No. 10... INTÉRIEUR :—Rapport du ministre de l', pour l'année expirée le 30 juin 1877.

MATIERES DU VOLUME No. 9.

No. 11... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire sur l'état de la.

No. 12... PÉNITENCIERS :—Rapport du ministre de la Justice sur, pour les six mois expirés le 30 juin 1877.

No. 13... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat général des, pour certains districts de la province de Québec, pour l'année 1877. (*Pas imprimé.*)

No. 14... ASSURANCES :—Rapport du surintendant des, pour l'année expirée le 31 décembre 1876.
——— Aperçu des rapports faits par les compagnies faisant des opérations d'assurance contre le feu et sur la navigation intérieure en Canada, pour l'année 1877.
——— Noms des compagnies mutuelles et à fonds social étrangères qui ne se sont pas conformées à l'acte d'assurance refondu de la dernière session, à l'égard des dépôts pour opérations futures.

No. 15... BANQUES :—Liste des actionnaires des diverses banques du Canada.

MATIÈRES DU VOLUME No. 10.

No. 16... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés aux dépenses imprévues, en vertu d'ordres en Conseil, depuis le 1er juillet 1877 jusqu'à date.

No. 17... MANDATS SPÉCIAUX :—Etat des mandats spéciaux de Son Excellence le Gouverneur-Général émis conformément à l'Acte 31 Victoria, chapitre 5, section 35, depuis le 1er juillet 1877 jusqu'au 9 février 1878, inclusivement.

No. 18... MISE À LA RETRAITE :—Etat de toutes les allocations et gratifications accordées en vertu de l'Acte 33 Vict., ch. 4.
——— Etat faisant connaître les raisons, dans chaque cas, de la mise à la retraite des employés du service civil mentionnés dans le rapport mis devant cette Chambre le Chambre le 18 février.

No. 19... STATUTS :—Rapport officiel de la distribution des statuts du Canada, 40 Victoria, quatrième session du troisième Parlement, 1877. (*Pas imprimé.*)

No. 20*a*.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Rapport des ingénieurs et toute correspondance ou information relativement à toute exploration faite ou à faire ayant trait à la ligne du chemin de fer du Pacifique, depuis la Rivière-Rouge à l'ouest, au sud du lac Manitoba. (*Pas imprimé.*)

No. 20*b*.. ——— Réponse à ordre de la Chambre, correspondance avec le ministre des Travaux Publics et le personnel des ingénieurs du même département, relativement à l'engagement d'employés pour l'exploration du chemin de fer du Pacifique et à la route qu'ils reçurent instruction (si instruction il y a eu) de prendre ; aussi, la correspondance et les ordres du même département aux agents concernant le transport d'immigrants, etc. (*Pas imprimée.*)

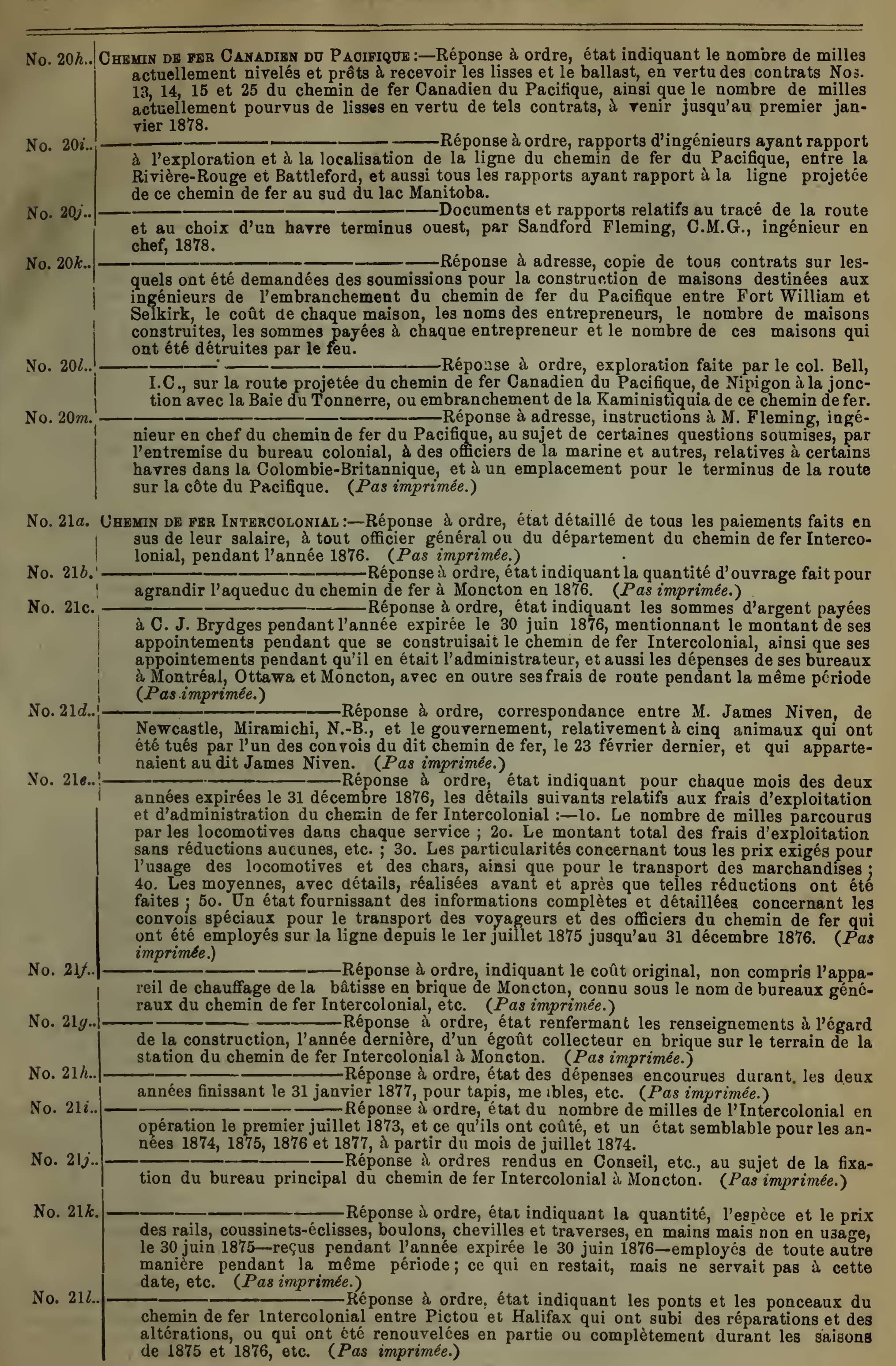
No. 20*c*.. ——— Réponse à ordre, état du nombre de milles explorés et des dépenses d'exploration sur le chemin de fer du Pacifique, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 20*d*.. ——— Réponse à adresse, rapports faits en 1877 par l'amiral De Horsey, relativement au port ou aux ports les plus propres à servir de terminus au chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la Colombie-Britannique.

No. 20*e*.. ——— Réponse à ordre, état indiquant les sommes d'argent déboursées jusqu'au 1er janvier 1878, en vertu des contrats Nos. 13, 14, 15, 23 et 25 du chemin de fer Canadien du Pacifique. (*Pas imprimée.*)

No. 20*f*.. ——— Réponse à ordre, copie de tout rapport de l'ingénieur en chef ou de tout autre ingénieur du chemin de fer Canadien du Pacifique, recommandant une exploration, en 1876 et 1877, d'une partie ou de toute la route entre Burrard's Inlet et la Passe de la Tête Jaune avec copie de tous ordres ou instructions envoyés concernant la dite exploration. (*Pas imprimée.*)

No. 20*g*.. ——— Réponse à adresse, devis estimatif des travaux faits en vertu du contrat No. 15 du chemin de fer Canadien du Pacifique, et informations relatives au mode de paiement suivi au sujet de ces travaux. (*Pas imprimée.*)



No. 20*h*.. Chemin de fer Canadien du Pacifique:—Réponse à ordre, état indiquant le nombre de milles actuellement nivelés et prêts à recevoir les lisses et le ballast, en vertu des contrats Nos. 13, 14, 15 et 25 du chemin de fer Canadien du Pacifique, ainsi que le nombre de milles actuellement pourvus de lisses en vertu de tels contrats, à venir jusqu'au premier janvier 1878.

No. 20*i*.. ——————Réponse à ordre, rapports d'ingénieurs ayant rapport à l'exploration et à la localisation de la ligne du chemin de fer du Pacifique, entre la Rivière-Rouge et Battleford, et aussi tous les rapports ayant rapport à la ligne projetée de ce chemin de fer au sud du lac Manitoba.

No. 20*j*.. ——————Documents et rapports relatifs au tracé de la route et au choix d'un havre terminus ouest, par Sandford Fleming, C.M.G., ingénieur en chef, 1878.

No. 20*k*.. ——————Réponse à adresse, copie de tous contrats sur lesquels ont été demandées des soumissions pour la construction de maisons destinées aux ingénieurs de l'embranchement du chemin de fer du Pacifique entre Fort William et Selkirk, le coût de chaque maison, les noms des entrepreneurs, le nombre de maisons construites, les sommes payées à chaque entrepreneur et le nombre de ces maisons qui ont été détruites par le feu.

No. 20*l*.. ——————Réponse à ordre, exploration faite par le col. Bell, I.C., sur la route projetée du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Nipigon à la jonction avec la Baie du Tonnerre, ou embranchement de la Kaministiquia de ce chemin de fer.

No. 20*m*. ——————Réponse à adresse, instructions à M. Fleming, ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, au sujet de certaines questions soumises, par l'entremise du bureau colonial, à des officiers de la marine et autres, relatives à certains havres dans la Colombie-Britannique, et à un emplacement pour le terminus de la route sur la côte du Pacifique. (*Pas imprimée.*)

No. 21*a*. Chemin de fer Intercolonial:—Réponse à ordre, état détaillé de tous les paiements faits en sus de leur salaire, à tout officier général ou du département du chemin de fer Intercolonial, pendant l'année 1876. (*Pas imprimée.*)

No. 21*b*. ——————Réponse à ordre, état indiquant la quantité d'ouvrage fait pour agrandir l'aqueduc du chemin de fer à Moncton en 1876. (*Pas imprimée.*)

No. 21c. ——————Réponse à ordre, état indiquant les sommes d'argent payées à C. J. Brydges pendant l'année expirée le 30 juin 1876, mentionnant le montant de ses appointements pendant que se construisait le chemin de fer Intercolonial, ainsi que ses appointements pendant qu'il en était l'administrateur, et aussi les dépenses de ses bureaux à Montréal, Ottawa et Moncton, avec en outre ses frais de route pendant la même période (*Pas imprimée.*)

No. 21*d*.. ——————Réponse à ordre, correspondance entre M. James Niven, de Newcastle, Miramichi, N.-B., et le gouvernement, relativement à cinq animaux qui ont été tués par l'un des convois du dit chemin de fer, le 23 février dernier, et qui appartenaient au dit James Niven. (*Pas imprimée.*)

No. 21*e*.. ——————Réponse à ordre, état indiquant pour chaque mois des deux années expirées le 31 décembre 1876, les détails suivants relatifs aux frais d'exploitation et d'administration du chemin de fer Intercolonial:—1o. Le nombre de milles parcourus par les locomotives dans chaque service; 2o. Le montant total des frais d'exploitation sans réductions aucunes, etc.; 3o. Les particularités concernant tous les prix exigés pour l'usage des locomotives et des chars, ainsi que pour le transport des marchandises; 4o. Les moyennes, avec détails, réalisées avant et après que telles réductions ont été faites; 5o. Un état fournissant des informations complètes et détaillées concernant les convois spéciaux pour le transport des voyageurs et des officiers du chemin de fer qui ont été employés sur la ligne depuis le 1er juillet 1875 jusqu'au 31 décembre 1876. (*Pas imprimée.*)

No. 21*f*.. ——————Réponse à ordre, indiquant le coût original, non compris l'appareil de chauffage de la bâtisse en brique de Moncton, connu sous le nom de bureaux généraux du chemin de fer Intercolonial, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 21*g*.. ——————Réponse à ordre, état renfermant les renseignements à l'égard de la construction, l'année dernière, d'un égoût collecteur en brique sur le terrain de la station du chemin de fer Intercolonial à Moncton. (*Pas imprimée.*)

No. 21*h*.. ——————Réponse à ordre, état des dépenses encourues durant les deux années finissant le 31 janvier 1877, pour tapis, meubles, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 21*i*.. ——————Réponse à ordre, état du nombre de milles de l'Intercolonial en opération le premier juillet 1873, et ce qu'ils ont coûté, et un état semblable pour les années 1874, 1875, 1876 et 1877, à partir du mois de juillet 1874.

No. 21*j*.. ——————Réponse à ordres rendus en Conseil, etc., au sujet de la fixation du bureau principal du chemin de fer Intercolonial à Moncton. (*Pas imprimée.*)

No. 21*k*. ——————Réponse à ordre, état indiquant la quantité, l'espèce et le prix des rails, coussinets-éclisses, boulons, chevilles et traverses, en mains mais non en usage, le 30 juin 1875—reçus pendant l'année expirée le 30 juin 1876—employés de toute autre manière pendant la même période; ce qui en restait, mais ne servait pas à cette date, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 21*l*.. ——————Réponse à ordre, état indiquant les ponts et les ponceaux du chemin de fer Intercolonial entre Pictou et Halifax qui ont subi des réparations et des altérations, ou qui ont été renouvelées en partie ou complètement durant les saisons de 1875 et 1876, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 21*m*. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre, état de ce qu'ont coûté au département du chemin de fer Intercolonial les réparations et additions faites à la maison Tupper, rue Hollis, Halifax, employée comme bureau pour la vente des billets. (*Pas imprimée.*)

No. 21*n*. ——————Réponse à ordre, état donnant les noms, etc., de toutes personnes, excepté les journaliers employés à la construction et à l'administration du chemin de fer Intercolonial, le 31 mars 1876, et le 31 décembre dernier.

No. 21*o*.. ——————Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement et T. M. Boggs, relativement à sa démission comme officier préposé à l'expédition des convois à Truro, sur le chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 21*p*.. ——————Réponse à adresse, correspondance ayant rapport au renvoi ou à la démission de George Taylor comme sous-surintendant du chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 21*q*.. ——————Réponse à ordre, correspondance entre Mme Edouard Murphy, de Barnaby River, Miramichi, N.-B., et les officiers du chemin de fer Intercolonial, relativement à des vaches tuées sur ce chemin. (*Pas imprimée.*)

No. 21*r*.. ——————Réponse à adresse, correspondance relative à l'expédition de céréales ou autres articles à Halifax pour l'Europe, par voie du chemin de fer Intercolonial.

No. 21*s*. ——————Réponse à adresse, état indiquant tous les contrats donnés depuis 1867, y compris ceux de l'Intercolonial, ceux donnés au plus bas soumissionnaire et ceux donnés à d'autres.

No. 21*t*.. ——————Réponse à adresse, correspondance échangée avec le gouvernement au sujet de la construction d'un pont de chemin de fer sur les chûtes à St. Jean, Nouveau-Brunswick, devant relier le chemin de fer Intercolonial avec le chemin de fer de prolongement de l'Ouest, à l'endroit des dites chûtes. (*Pas imprimée.*)

No. 21*u*.. ——————Réponse à ordre, état indiquant les montants payés annuellement pour le transport des malles entre Kamouraska et la station du chemin de fer, à St. Paschal, depuis que le convoi express du chemin de fer Intercolonial dépose ces malles à la dite station. (*Pas imprimée.*)

No. 21*v*.. ——————Réponse à ordre, rapport montrant en détail tous les honoraires payés pour le département de la Justice ou par tout autre département relativement au chemin de fer Intercolonial, à des conseils et avocats, pour affaires devant la Cour Suprême. (*Pas imprimée.*)

No. 22... RIVIÈRE OTTAWA, NIVEAU DES EAUX :—Réponse à ordre, rapports d'ingénieurs relativement à une crue plus considérable des eaux sur les soixante milles de la rivière Ottawa entre les chutes de la Chaudière et les rapides du Long-Sault. (*Pas imprimée.*)

MATIÈRES DU VOLUME 11.

No. 23... CANAL LACHINE, AGRANDISSEMENT DU :—Réponse à ordre, copie de toute correspondance, lettres ou télégrammes échangés entre le gouvernement et les propriétaires de terrains dans le voisinage de l'agrandissement projeté du canal Lachine, depuis le 1er mars 1875 jusqu'au 10 mars 1877. (*Pas imprimée comme document de la session—pour la distribution seulement.*)

No. 23*b*.. ——————Réponse à ordre, état indiquant les montants des six plus basses soumissions pour les sections 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 11 du canal Lachine, avec les noms des soumissionnaires, les noms des personnes auxquelles les contrats ont été accordés, etc.

No. 24*a*.. PONT VICTORIA :—Réponse à une adresse demandant à la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer un état du mouvement du fret et des voyageurs par la voie du pont Victoria, pendant les années 1875 et 1876, et les frais d'entretien de ce pont pour 1876. (*Pas imprimée.*)

No. 24*b*.. ——————Réponse à adresse, concernant des arrangements faits par le gouvernement ou par l'administrateur-général de l'Intercolonial et la compagnie du chemin de fer le Grand-Tronc du Canada, pour les taux du prix du transport des passagers et du fret, devant passer sur le Grand-Tronc et l'Intercolonial, etc.

No. 25... TÉLÉGRAPHE ENTRE MATANE ET LA RIVIÈRE AU RENARD :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement et sir Hugh Allan et la compagnie de télégraphe de Montréal, relative à la construction d'une ligne télégraphique entre Matane et la Rivière au Renard. (*Pas imprimée.*)

No. 26... COMMISSAIRES DU HAVRE, MONTRÉAL.—Réponse à adresse et correspondance entre le gouvernement du Canada et la Commission du havre, Montréal, relativement au refus, par la dite commission du havre, de laisser passer sur les quais de Montréal les locomotives et wagons destinés au chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental. (*Pas imprimée.*)

No. 27... COMMISSION DU HAVRE, MONTRÉAL.—Réponse à adresse et correspondance relative aux plaintes portées contre l'administration du bureau du havre de Montréal, pour ce qui concerne la ville de Sorel et les travaux de dragage dans le lac St. Pierre ; aussi, concernant la mauvaise administration des travaux susdits, la destitution arbitraire des nommés Pierre Côté et Pierre Charbonneau, et de tout autre employé, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 28... PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER CANADA CENTRAL.—Réponse à adresse, copie de tous les Ordres en Conseil relatifs à la route du prolongement du chemin de fer Canada Central et au contrat pour construire cette section du chemin de fer.

No. 29... HARVEY, JOHN.—Réponse à ordre, copie de toute correspondance relative à la destitution de John Harvey du poste de maître des glissoires au village d'Arnprior. (*Pas imprimée.*)

No. 30... TAYLOR, I. B., ET MOYLAN, J. G.—Réponse à ordre, copie des comptes, pièces justificatives et documents relatifs aux paiements faits pour impressions, tels qu'insérés dans les Comptes Publics de 1873-4, et faits à même les dépenses contingentes du département de la Justice, à I. B. Taylor, à la compagnie d'imprimerie du *Citizen*, et à J. G. Moylan. (*Pas imprimée.*)

No. 31... COUR MARITIME D'ONTARIO.—Règles générales, en vertu des dispositions de l'Acte 40 Victoria, chapitre 21, section 8; aussi le tarif des frais d'action, fixé en vertu de la 14me section du dit acte. (*Pas imprimées.*)

No. 32... ECLUSE DE FORT FRANCES.—Réponse à ordre, rapport de M. Hazlewood, I. C., sur le coût approximatif des écluses de Fort Frances.

No. 33... IMPRESSIONS A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.—Réponse à ordre, état de tous les montants payés pour impressions quelconques faites à l'île du Prince-Edouard, durant les années 1874, 1875 et 1876 respectivement, le dit état devant mentionner la nature de chaque ouvrage et les noms de toutes les personnes qui l'ont fait. (*Pas imprimée.*)

No. 34... DÉPENSES DE COMITÉS:—Réponse à ordre, rapport montrant les dépenses des comités spéciaux nommés par la Chambre durant les quatre dernières années, avec les noms de ceux qui ont reçu de l'argent, soit comme témoins ou autrement, et le montant reçu par chacun.

No. 35... BONS ET OBLIGATIONS:—Etat des bons et obligations enregistrés au département du Secrétaire d'Etat, en date du 22 février 1878. (*Pas imprimé.*)

No. 36... JETÉES, BAIE ST. PAUL, MALBAIE, ETC.:—Réponse à ordre, état indiquant les quantités de bois de construction fourni par M. Adolphe Gagnon pour chacune des jetées à la Baie St. Paul, à la Malbaie et aux Eboulements, dans le comté de Charlevoix. (*Pas imprimée.*)

No. 37... COLOMBIE-BRITANNIQUE:—Réponse à ordre, état montrant les sommes d'argent payées au gouvernement de la Colombie-Britannique, et indiquant l'époque des paiements, conformément à la section 2, chap. 17, 37 Vict. (*Pas imprimée.*)

No. 38... VÉTÉRANS DE 1812-13:—Réponse à ordre, rapport contenant les noms de tous les miliciens de 1812 et 1813 qui sont morts entre le 1er mars 1876 et le 1er janvier 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 39... GOUVERNEUR-GÉNÉRAL:—Réponse à ordre, dépenses du voyage de Son Excellence le Gouverneur-Général à Manitoba, tel que celui contenu dans les Comptes Publics relativement au voyage de Son Excellence à la Colombie-Anglaise.

No. 40... ARICHAT, IRRÉGULARITÉS POSTALES:—Réponse à ordre, correspondance échangée entre l'inspecteur des postes de la Nouvelle-Ecosse et toute autre personne, dans les cours des mois de novembre, décembre et janvier derniers, au sujet d'irrégularités postales entre les bureaux d'Arichat, de Hawkesbury et d'Antigonish, dans la dite province.

——— BRISE-LAMES D':—Réponse à adresse, rapports des relevés qui ont été faits par des ingénieurs du gouvernement pendant les six dernières années, au sujet du brise-lames d'Arichat-Ouest, dans l'île du C.-B. (*Pas imprimée*)

——— RÈGLEMENTS DE PILOTAGE:—Réponse à adresse, copie des règles et règlements de pilotage faits par les commissaires des pilotes pour le port d'Arichat, dans l'île du Cap-Breton. (*Pas imprimée*)

No. 41... RIMOUSKI, GASPÉ ET BONAVENTURE.—Réponse à ordre, état montrant les rivières actuellement sous bail dans les comtés de Rimouski, Gaspé et Bonaventure, ainsi que celles sur le côté nord du St. Laurent, depuis le Saguenay jusqu'aux îles Mingan. (*Pas imprimée*)

No. 42... COLOMBIE-BRITANNIQUE, PÊCHERIES.—Réponse à ordre, état contenant copie complète du rapport de l'inspecteur des pêcheries dans la Colombie-Britannique, pour 1877, et montrant la dépense faite à ce sujet. (*Pas imprimée.*)

No. 43... COLONIES AUSTRALIENNES.—Réponse à ordre, rapport montrant la nature et la valeur de tous les produits manufacturés et autres échangés entre le Canada et les colonies australiennes depuis le 1er juillet 1876, ainsi que copie des tarifs ds ces colonies.

No. 44... TRAVAUX PUBLICS.—Réponse à ordre, sommes dépensées pour travaux publics imputables sur le revenu, durant les années fiscales 1874-5, 1875-6 et 1876-7, et votées dans le budget de 1873-4; et aussi pour les travaux imputables sur le capital.

No. 45... TERRITOIRES DU NORD-OUEST.—Copie des ordonnances émises par Son Honneur le lieutenant-gouverneur et le Conseil des territoires du Nord-Ouest, le 22 mars 1877.

No. 46... CANAL ST. PIERRE:—Réponse à ordre, correspondance relative au changement d'entrepreneurs pour l'agrandissement du canal St. Pierre, et renseignements relatifs à l'argent entre les mains du gouvernement qui appartient à M. Tuck, le premier entrepreneur, et montrant aussi le temps dans lequel le contrat doit être exécuté. (*Pas imprimée.*)
——————Réponse à adresse, rapports, etc., faits depuis deux ans relatifs à l'agrandissement du canal St. Pierre, Ile du Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)

No. 47.... HAVRE SUR LE LAC ERIÉ.—Réponse à ordre, tous rapports, etc., relatifs au havre projeté sur le lac Erié, près du village de Morpeth, dans le comté de Kent, ainsi qu'un état détaillé de la dépense encourue à ce sujet. (*Pas imprimée.*)

No. 48.... NEW CAMPBELLTON, BUREAU DE POSTE DE.—Réponse à ordre, correspondances au sujet du remplacement du bureau de poste de New Campbellton par un bureau irrégulier, et la réduction du salaire de l'officier en charge ; aussi, un état montrant le montant de timbres de poste employés par les différents bureaux de poste et stations postales intermédiaires en 1876 et 1877, dans le comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée.*)

No. 49*a*.. COLLÉGE ET ÉCOLES MILITAIRES,—Réponse à ordre, noms de tous les cadets qui ont été admis au collége militaire, Kingston, depuis l'inauguration du dit collége, et de ceux qui suivent maintenant les cours de cette institution.

No. 49*b*.. ——————Réponse à ordre, état montrant: 1o. Les montants dépensés tous les ans depuis 1867 pour maintenir les écoles militaires dans la province du Nouveau-Brunswick ; 2o. Le nombre des candidats qui ont chaque année reçu des certificats de deuxième classe, et le montant ou les montants des allocations payées ; 3o. Le nombre de cadets qui pendant qu'ils fréquentaient quelqu'une de ces écoles à Frédéricton, N.-B., étaient en même temps étudiants de l'Université du Nouveau-Brunswick, etc. ; 4o. Le nombre et les noms de tous les cadets qui ont eu et ont maintenant des commissions dans la milice active du Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimée*).

No. 50*a*.. FORTS MILITAIRES, POINTE-LÉVIS:—Réponse à ordre, soumissions relatives à la construction de la plate-forme pour le canon du fort No. 1, à Lévis. (*Pas imprimée*).

No. 50*b*.. ——————Réponse à ordre, sommes dépensées aux réparations des forts militaires à Lévis, depuis la dernière session, les noms et salaires respectifs des ouvriers, le montant payé à chacun d'eux, etc. (*Pas imprimée*).

No. 51... HAVRE DE LINGAN, C.-B.:—Réponse à ordre, rapport du relevé du havre de Lingan, C.B., et correspondance, etc. (*Pas imprimée*).

No. 52.... TÉLÉGRAPHE DU PACIFIQUE:—Réponse à adresse, spécifications d'après lesquelles des soumissions ont été demandées pour la construction des sections du lac Supérieur et Fort Garry du télégraphe Canadien du Pacifique.

No. 53... TERRES FÉDÉRALES:—Réponse à adresse, rapports adressés au ministre chargé de l'administration des terres fédérales, sous l'autorité de l'acte 38 Victoria, chapitre 53, par toute commission nommée en vertu du dit acte ; aussi, les listes des terres préparées de temps à autre par l'arpenteur-général des terres fédérales, en conformité de la huitième section du dit acte. (*Pas imprimée*).

No. 54.... BRISE-LAMES DE L'ARDOISE:—Réponse à adresse, état indiquant les sommes dépensées l'année dernière pour le brise-lames de l'Ardoise, Ile du Cap-Breton. (*Pas imprimée*).

No. 55.... O'DONOGHUE, W. B.:—Réponse à adresse, ordres en Conseil et correspondance entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, ayant rapport à une amnistie à W. B. O'Donoghue.

No. 56... RESERVES DE CHEMIN DE FER, WINNIPEG:—Réponse à ordre, état de tout l'argent reçu par le bureau des terres fédérales, à Winnipeg, comme paiement de terres sur les réserves du chemin de fer, et copie des instructions envoyées à l'agent des terres fédérales à Manitoba relativement aux colons établis sur ces réserves.

No. 57... HAVRE DE MATANE:—Réponse à ordre, rapport de M. Kingsford concernant le relevé du havre de Matane, ainsi que les plans et devis qui accompagnent le dit rapport. (*Pas imprimée*).

No. 58*a*.. CANAL WELLAND:—Réponse à ordre, rapport donnant les montants des six plus basses soumissions reçues pour les sections 17, 18, 19, 20, 27, 28, 33, 34 et 35 du nouveau canal Welland, avec les noms des soumissionnaires, etc. (*Pas imprimée*).

No. 58*b*. ——————Réponse à adresse, rapport montrant: 1o. Les montants des six plus basses soumissions reçues en septembre ou octobre 1873, pour les sections 2, 3, 5, 6, 7, 12, 13 et 14 du nouveau canal Welland, avec les noms des soumissionnaires ; 2o. Les montants des six plus basses soumissions reçues pour les mêmes sections en 1874, avec les noms des soumissionnaires ; 3o. Les noms des soumissionnaires auxquels ces dernières ont été accordées ; 4o. Copie des ordres en Conseil accordant ces sections ; 5o. Copie de toute la correspondance à ce sujet.

No. 59... PENSIONS, INSPECTEURS-MESUREURS DE BOIS:—Réponse à ordre, correspondance relative aux pensions payées aux inspecteurs-mesureurs de bois démis l'année dernière. (*Pas imprimée.*)

No. 60... BRISE-LAMES DE MALPÈQUE:—Réponse à ordre, copie du devis du brise-lames de Malpèque, des soumissions, ainsi que les noms des cautions offertes pour l'exécution du contrat. (*Pas imprimée.*)

No. 61... RIVIÈRE SASKATCHEWAN:—Réponse à ordre, rapport des relevés ou inspections faites sur la rivière Saskatchewan, dans le but d'en améliorer la navigation en faisant disparaître les obstructions qui existent à Coals Falls et ailleurs, entre cet endroit et les Grands-Rapides. (*Pas imprimée.*)

No. 62... EXPOSITION DE PHILADELPHIE:—Réponse à ordre, rapport montrant ce que le gouvernement a dépensé pour l'exposition de Philadelphie, avec un état détaillé de tout l'argent dépensé, etc.

No. 63... EMPLOYÉS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE, QUÉBEC:—Réponse à ordre, liste de tous les employés du département de la Marine dans le district de Québec, (non-compris les hommes faisant partie de la police riveraine), avec leur salaire et leur résidence respectifs. (*Pas imprimée.*)

No. 64... EMBRANCHEMENT DE PEMBINA:—Réponse à adresse, soumissions reçues pour la construction de cette partie de l'embranchement du chemin de fer de Pembina entre St. Boniface et Selkirk, avec copie de tous rapports, etc., ayant rapport à la manière dont les contrats de ces travaux ont été donnés.

No. 65... TREMBLAY, P. A., ETC:—Réponse à ordre, rapport donnant: 1o. un état détaillé de toutes les sommes d'argent reçues par Pierre Alexis Tremblay, écr., arpenteur des terres faisant partie des terres de l'artillerie, en 1876 et 1877; 2o. État de toutes les sommes d'argent reçues durant ces deux années du département de la Marine et des Pêcheries par Dorila O. Tremblay, comme gardien du phare de Portneuf, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 66... BRISE-LAMES DE TIGNISH:—Réponse à ordre, rapport montrant les phares qui ont été érigés au brise-lames de Tignish, durant la dernière saison, avec la correspondance de l'agent du département de la Marine et des Pêcheries dans l'Ile du Prince-Edouard à ce sujet. (*Pas imprimée.*)

No. 67... BALANCES PÉRIMÉES, 1876-77:—Réponse à adresse, ordre en Conseil ayant rapport aux balances des crédits de 1876-77, qui peuvent se trouver périmées et qui ont été reportées à l'année suivante. (*Pas imprimée.*)

No. 68... CHARGEMENTS MINISTÉRIELS, QUÉBEC:—Adresse du Conseil législatif de la province de Québec à la Chambre des Communes, ainsi qu'une adresse de l'Assemblée législative de la province de Québec, à la Chambre des Communes, au sujet des changements ministériels récemment arrivés dans cette province.

————————Message transmettant un mémoire de Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Québec, avec des documents y annexés, contenant des explications relativement aux changements ministériels récemment arrivés dans cette province.

————————Message transmettant une lettre de l'honorable C. B. DeBoucherville, relativement aux derniers changements ministériels dans la province de Québec.

No. 69... RIVIÈRE ST. CHARLES, QUÉBEC:—Réponse à adresse, état donnant les noms des soumissionnaires pour les travaux maintenant en voie d'exécution sous le contrôle de la Commission du havre de Québec, dans la rivière Saint-Charles, à Québec. (*Pas imprimée.*)

No. 70... NAVIRES CONSTRUITS EN CANADA:—Réponse à adresse, correspondance, etc., relativement à l'admission des navires construits au Canada dans les ports français aux mêmes taux et conditions que ceux auxquels les bâtiments de la Grande-Bretagne et de l'Irlande sont admis dans les mêmes ports.

No. 70*a*. ————————Réponse à adresse, correspondance échangée au sujet de la vente en France des navires de construction canadienne aux mêmes conditions favorables que celles dont jouissent les navires de construction britannique, et aussi tous renseignements relativement à l'admission de produits français en ce pays à des conditions plus avantageuses que celles d'aujourd'hui. (*Pas imprimée.*)

No. 71... REJAUGEAGE DES NAVIRES:—Réponse à ordre, rapport montrant la somme dépensée pour rejauger les navires à vapeur enregistrés en vertu de l'acte abrogé de la ci-devant province du Canada, le nom des navires, leur tonnage, le montant payé et le nom du propriétaire du navire. (*Pas imprimée.*)

No. 72... CHEVAUX, ETC., IMPORTÉS :—Réponse à ordre, état indiquant la quantité et la valeur de tous les chevaux, bêtes à cornes, moutons et cochons importés en Canada, depuis le premier jour de février 1877 jusqu'au premier jour de février 1878, ainsi que la quantité et la valeur de ceux qui ont été exportés pendant la même période, avec le montant des droits perçus, par provinces.

No. 73.... VIANDE IMPORTÉE :—Réponse à ordre, état de la valeur de la viande fraîche, sèche, salée ou conservée, importée en Canada des Etats-Unis, et des droits prélevés sur cette viande, de janvier 1877 à janvier 1878.

No. 74... BRISE-LAMES, HAVRE D'INGONISH :—Réponse à ordre, documents relatifs au brise-lames du havre d'Ingonish, lesquels n'ont pas été produits, avec la date des divers paiements aux entrepreneurs, le montant total payé pour l'ouvrage, et les certificats des ingénieurs pour ces paiements et pour les extras. (*Pas imprimée comme document de la session—pour la distribution seulement.*)

No. 75... CHEMIN DE FER DU SUD DU CANADA :—Réponse à ordre, copie des rapports annuels du capital, du trafic et des frais d'exploitation durant la dernière année fiscale, de la compagnie du chemin de fer du Sud du Canada. (*Pas imprimée.*)

No. 76... MAITRE DE HAVRE DE PORT COLBORNE :—Réponse à adresse, ordres en Conseil relatifs à la création de l'emploi de maître de havre à Port Colborne et à la nomination de Charles H. Carter à cet emploi, avec copie des règlements pour l'administration et la protection des canaux et havres.

No. 77... DROITS DE DOUANE, ST. JEAN, N.-B. :—Réponse à ordre, état des droits prélevés par les départements des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, à St. Jean, N.-B., du 1er juillet 1876 au 1er janvier 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 78... ACCIDENTS SUR CHEMINS DE FER :—Réponse à ordre, rapport constatant le nombre d'accidents arrivés sur les chemins de fer du Canada en 1874, 1875, 1876 et 1877.

No. 79.... VENTES DE BOIS DE CONSTRUCTION, TERRES DES SAUVAGES :—Réponse à adresse, rapport montrant quelles ventes de bois de construction ont été faites sur les terres des Sauvages, sur la rive nord du lac Huron ou sur les îles de la Baie Georgienne ou ailleurs, depuis le 1er janvier 1873. (*Pas imprimée*).

No. 80.... COUR SUPRÊME ET COUR DE L'ECHIQUIER :—Copies des règles et ordres généraux qui ont été faits par les juges de la Cour Suprême et de la Cour de l'Echiquier, depuis la dernière session du Parlement. (*Pas imprimée*).

No. 80*a*.. ———————————— Réponse à adresse, état de tous les appels institués devant la Cour Suprême du Canada, depuis son établissement, indiquant les noms des parties, la cour dont le jugement a été porté en appel, les causes dont cette cour a disposé et celles encore pendantes. (*Pas imprimée*).

No. 80*b*. ———————————— Réponse à adresse, état de toutes les causes portées devant la Cour d'Echiquier du Canada depuis son établissement, et indiquant séparément les causes dont cette cour a disposé et celles encore pendantes. (*Pas imprimée*).

No. 80*c*.. ———————————— Réponse à adresse, production de toutes les pétitions de droit transmises au secrétaire d'Etat depuis la passation de l'Acte des pétitions de droit de 1876, avec les noms des requérants, le montant et la nature de chaque réclamation, dans quels cas le *fiat* de Son Excellence que droit soit fait aux parties a été accordé, et dans quels cas il a été refusé. (*Pas imprimée*).

No. 80*d*.. ———————————— "Actes des Elections Fédérales Contestées, 1874" —Comté Jacques-Cartier—Somerville *et al* vs. Laflamme. Preuve, etc. (*Pas imprimée*).

No. 81... ETABLISSEMENT DE PISCICULTURE DE MIRAMICHI :—Rapports spéciaux sur la condition des établissements de pisciculture à Miramichi, Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimés comme documents de la session*).

No. 82.... BATTURES D'OROMOCTO :—Réponse à adresse, rapports et correspondance relatifs à l'amélioration de la navigation de la rivière St. Jean, battures d'Oromocto. (*Pas imprimée*).

No. 83.... HÔPITAL DE QUARANTAINE, SYDNEY, CAP-BRETON :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial relativement à un emplacement pour la construction d'un hôpital de quarantaine à Sydney, Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)

No. 84.... POINTE AUX PEUPLIERS, MANITOBA :—Réponse à ordre, état montrant le nombre de lots au sud de la rivière Assiniboine, dans la paroisse de la Pointe aux Peupliers, province de Manitoba, pour lesquels des lettres patentes ont été émises, etc., en vertu de l'Acte de Manitoba ou autrement. (*Pas imprimée*).

No. 85.... EXPOSITION DE PARIS :—Réponse à ordre, état détaillé de l'argent payé ou des obligations encourues depuis le 1er janvier dernier, relativement à l'Exposition de Paris. (*Pas imprimée*).

No. 86... LIGNES TRAINANTES :—Réponse à ordre, correspondance et pétitions en la possession du gouvernement relativement à l'emploi de lignes traînantes, par les pêcheurs étrangers, sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée.*)

No. 87... ANNONCES :—Réponse à ordre, état des montants payés durant les années 1874, 1875 et 1876, pour annonces du gouvernement ou pour le service public dans les journaux du Canada.

No. 88... FER :—Réponse et réponse supplémentaire, état mentionnant la quantité de fer acheté par aucun des départements du gouvernement pour autre chose que les chemins de fer, par soumissions ou autrement.

No. 89.... RIVIÈRE FRASER, PÊCHE AU SAUMON :—Réponse à adresse, soumissions reçues pour le droit exclusif de pêcher et seiner le saumon dans la rivière Fraser, Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

No. 90... ROUTE DAWSON :—Réponse à adresse, correspondance relative aux montants réclamés par MM. Carpenter et Cie., en vertu de leur contrat, pour entretenir la circulation sur le chemin du gouvernement communément appelé la route Dawson. (*Pas imprimée.*)

No. 91... HAVRE DE VICTORIA, ILE WOOD :—Réponse à ordre, copie du rapport de l'ingénieur du gouvernement relativement au havre de Victoria et au brise-lames de l'île Wood. (*Pas imprimée.*)

No. 92... HAVRE DE CASCUMPEC :—Réponse à ordre, copie du rapport du relevé fait par Henry F. Perley, écr., ingénieur, en 1874, dans le but d'améliorer la navigation du port de Cascumpec, dans l'Ile du Prince-Edouard. (*Pas imprimée.*)

No. 93.... PONT DE ST. JEAN :—Réponse à ordre, correspondance concernant le pont St. Jean, sur la rivière Richelieu. (*Pas imprimée.*)

No. 94.... ROSS, ANGUS :—Réponse à ordre, correspondance concernant la démission de M. Angus Ross comme gardien du phare de l'Ile aux Oiseaux, dans le comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée*)

No. 95.... GIBLIN, JOHN :—Réponse à adresse, correspondance entre le gouvernement et John Giblin, de Québec, au sujet du bail de la maison maintenant occupée comme bureau des inspecteurs-mesureurs de bois à Québec. (*Pas imprimée.*)

No. 96.... STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER DU CANADA :—Rapports, statistiques des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation de ces chemins de fer, en 1876-77.

No. 97... PERTES DE LA RIVIÈRE ROUGE :—Réponse à adresse, correspondance entre la Compagnie de la Baie d'Hudson et le gouvernement fédéral, relativement aux prétendues pertes de la rivière Rouge, résultant de l'insurrection de 1869-70.

No. 98... BOSWELL, J. K. :—Réponse à adresse, ordres en Conseil ayant rapport à la récente saisie de la brasserie de M. Boswell, de la cité de Québec, et à l'imposition de certaines amendes et pénalités y relatives, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 99... CADETS, MARINE ROYALE :—Réponse à adresse, état montrant le nombre de cadets, s'il en est, qui sont fournis tous les ans à la marine royale par les différentes colonies de l'empire, combien par le Canada en général depuis le 1er juillet 1877. (*Pas imprimée.*)

No. 100.. COLLINGWOOD, MAÎTRE DE HAVRE DE :—Réponse à adresse, ordre en Conseil réglant et déterminant les droits et pouvoirs du maître du havre de Collingwood et fixant sa rémunération ; aussi, un état montrant l'argent reçu par le maître du havre de ce port. (*Pas imprimée.*)

No. 101.. "NORTHERN LIGHT," STEAMER :—Réponse à ordre, comptes et pièces justificatives ayant rapport au montant d'argent dépensé pour faire naviguer le steamer "Northern Light" entre Georgetown et Pictou, jusqu'à date. (*Pas imprimée.*)

No. 102.. MCFARLANE, HON. ALEX. :—Réponse à ordre, correspondance, etc., relativement à un bail consenti par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et par le gouvernement fédéral à l'honorable Alex. McFarlane, pour certaines battures de vase et des bancs d'huîtres dans les comtés de Colchester et de Cumberland. (*Pas imprimée.*)

No. 103.. MUNITIONS, VOLONTAIRES :—Réponse à ordre, état donnant la quantité de munitions fournies en 1875-76-77 aux bataillons ou compagnies de la milice active du Canada.

No. 104.. ST. ATHANASE, PAROISSE DE :—Réponse à adresse, correspondance relativement à aucune demande d'aide en faveur de certains contribuables de la paroisse de St. Athanase, dans le comté d'Iberville, qui ont souffert de l'inondation. (*Pas imprimée.*)

No. 105.. BANQUE D'EPARGNES DE LA CITÉ ET DU DISTRICT, MONTRÉAL :—Réponse à adresse, état de la situation financière de la banque à l'époque de sa réorganisation en 1871 ; aussi, indiquant comment les directeurs sont arrivés à fixer à $180,000 le surplus ou fonds des pauvres ; aussi, indiquant la manière dont s'est souscrit le fonds-capital, les noms des actionnaires, etc. (*Pas imprimée*).

No. 106.. SOUTH GUT, BUREAU DE POSTE DE :—Réponse à ordre, correspondance relative au déplacement du bureau de poste à South Gut, comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée.*)

No. 107. PORT HASTINGS ET NARROWS, N.-E. :—Réponse à ordre, correspondance ayant rapport au transport des malles entre Port Hastings et Grand Narrows, N.-E. (*Pas imprimée.*)

No. 108.. CARVELLES, CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE :—Réponse à ordre, copie de tous les avis et lettres du département des Travaux Publics, demandant des soumissions pour fournir des carvelles au chemin de fer Canadien du Pacifique.

No. 109.. CLÔTURE EN FIL DE FER, I.P.E. :—Réponse à ordre, correspondance montrant combien de milles de clôture en fil de fer ont été remplacés par de la clôture en planches, et le coût de la construction de cette clôture en planches. (*Pas imprimée.*)

No. 110.. RELEVÉS, LAC MANITOBA, ETC. :—Réponse à ordre, rapport des relevés faits sur les lacs Manitoba et Winnipégosis, les rivières de la Poule d'Eau et la Petite Saskatchewan.

No. 111.. MCDONALD, D. :—Réponse à ordre, documents relatifs à la destitution de D. McDonald, maître de poste à la Petite Baie des Glaces, Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)

No. 112.. BUREAUX DE POSTE, N.-B. :—Réponse à adresse, pétitions des habitants de la paroisse de Perth, N.-B., sollicitant l'établissement de stations postales intermédiaires ou bureaux de poste dans cette paroisse, et toute correspondance échangée entre le gouvernement et l'inspecteur des bureaux de poste pour le Nouveau-Brunswick à ce sujet. (*Pas imprimée.*)

No. 113.. CADIGAN, J. :—Réponse à ordre, correspondance relative à la résignation de J. Cadigan comme maître de poste à la Petite Baie des Glaces, comté du Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)

No. 114.. CORBETT, JAMES :—Réponse à ordre, correspondance relative à la destitution de James Corbett, maître de poste aux "Mines Lorway," comté du Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)

No. 115.. MINES VICTORIA :—Réponse à ordre, correspondance échangée entre le département des Postes et toutes autres personnes relativement au maître de poste et aux affaires du bureau de poste aux Mines Victoria, comté du Cap-Breton, pendant les trois dernières années. (*Pas imprimée.*)

No. 116.. GAUVREAU, J. P. :—Réponse à ordre, rapport pour 1877 de J. P. Gauvreau, écr., comme percepteur de douane du port de Rimouski. (*Pas imprimée.*)

No. 117.. VILLAGE DE CARRON BROOK :—Réponse à ordre, correspondance concernant l'établissement d'entrepôts de douanes au village de Carron Brook et dans la ville de Clinton, dans le comté de Huron. (*Pas imprimée.*)

No. 118.. TUYAUX :—Réponse à ordre, état de tous les tuyaux importés au Canada, durant l'année précédant l'imposition des droits sur cet article, par le tarif de la dernière session. (*Pas imprimée.*)

No. 119.. CHEMIN DE FER DU NORD, COMMISSION ROYALE.—Réponse à adresse, frais payés aux avocats employés relativement à la commission royale nommée pour s'enquérir des affaires du chemin de fer du Nord. (*Pas imprimée.*)

No. 120.. BAIE AUX VACHES, C. B.—Réponse à ordre de la Chambre, correspondance ayant rapport à la destitution du maître de poste de la Baie aux Vaches (Cap-Breton). (*Pas imprimée.*)

No. 121.. MALLES, QUÉBEC ET LA MALBAIE.—Réponse à adresse, correspondance relativement au transport des malles par eau de Québec à la Malbaie, dans le comté de Charlevoix, en 1877 ; aussi le coût du transport de ces malles jusqu'à Tadousac, Chicoutimi, les Eboulements et la Baie St. Paul. (*Pas imprimée.*)

No. 121*a* —————————Réponse à ordre, soumissions en 1877, pour le transport par terre des malles de Québec aux Eboulements ou à la Malbaie ; aussi, ordres en Conseil ou ordres des départements à ce sujet. (*Pas imprimée.*)

No. 122.. PLATRE DE PARIS.—Réponse à adresse, état montrant la quantité de plâtre de Paris et de gypse moulu ou calciné, importé des Etats-Unis durant la dernière année fiscale ; indiquant aussi la quantité reçue à chaque port, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 123.. MATÉRIEL DE CHEMIN DE FER EN ENTREPÔT :—Réponse à ordre, état montrant les noms des compagnies de chemin de fer qui ont entré en entrepôt, depuis le 1er juillet 1867, des locomotives de chemin de fer, et autre matériel roulant de chemin de fer, la date de telles entrées et du paiement des droits de douane ; aussi, les noms des compagnies dont tel matériel roulant fut mis en vente par le ministre des Douanes. (*Pas imprimée.*)

No. 124.. McNeil, R :—Réponse à ordre, correspondance ayant rapport à la destitution de R. McNeil, écr., comme préposé à l'engagement des matelots à la Petite Baie des Glaces, comté du Cap-Breton. (*Pas imprimée*).

No. 125.. Alaska :—Réponse à adresse, rapport de l'ingénieur qui a été employé l'année dernière à fixer la ligne de division probable entre la Colombie-Anglaise et l'Alaska, et autres documents ayant rapport à l'établissement de la ligne de division entre l'Alaska et le territoire anglais.

No. 126.. Exploration géologique :—Rapport de l'exploration géologique du Canada, par Alfred R. C. Selwyn, M.R.S., M.S.G., directeur, pour l'année 1876-77. (*Pas ré-imprimé comme document de la session*).

No. 127.. Territoires, continent de l'A. du N.—Message transmettant la correspondance échangée avec le gouvernement de Sa Majesté, concernant la circonscription dans les limites du Canada des territoires du continent de l'Amérique du Nord. (*Pas imprimé.*)

No. 128.. Etablissement de la rivière du Rat :—Réponse à adresse, correspondance et ordres en Conseil au sujet des terres occupées au lieu connu sous le nom d'établissement de la Rivière-du-Rat et sur la rivière Rouge, dans le comté de Provencher, ainsi que dans l'établissement de la petite Pointe-du-Chêne ou paroisse de Loretto, dans le comté de Selkirk, province de Manitoba. (*Pas imprimée.*)

No. 129. Vallée, J. S. :—Réponse à ordre, copie de toute plainte faite en 1875 contre J. S. Vallée, écr, maître de poste de Montmagny ; 2o. copie de l'enquête tenue en 1875 par M. Achille Talbot, sous-inspecteur des bureaux de poste, sur cette plainte. (*Pas imprimée.*)

No. 130.. Terrains pris pour canaux :—Réponse à ordre, état montrant les différentes sommes d'argent payées à même les $39,256.01 déposées à la banque de Montréal, à certaines personnes, pour terrains pris pour la construction de canaux, et les noms des personnes à qui les diverses sommes d'argent ont été payées. (*Pas imprimée.*)

No. 131.. Pensions, officiers publics, C. B. :—Réponse à ordre, correspondance relativement aux pensions accordées à des officiers publics qui étaient dans le service de la Colombie-Anglaise lors de l'Union, en 1871. (*Pas imprimée.*)

No. 132.. Morris, Hon. A. :—Réponse à adresse, rapport présenté au gouvernement par l'honorable A. Morris, commissaire, en conformité de l'acte 38 Victoria, chapitre 53, sur la mise à exécution de cette loi et sur son opération dans la province de Manitoba.

No. 133.. Certificats, écoles d'artillerie :—Réponse à ordre, rapport montrant le rang et les noms de tous les officiers qui ont assisté aux écoles d'artillerie de la batterie A ou B, et ont obtenu des certificats. (*Pas imprimée.*)

No. 134.. Mille Iles :—Réponse à ordre, état de toutes les ventes ou baux des îles du fleuve St. Laurent qui se trouvent entre Brockville et Kingston, et connues sous le nom des Milles Iles, durant les années fiscales de 1874-75, 1875-76, 1876-77. (*Pas imprimée.*)

No. 135.. La Banque Nationale :—Réponse à ordre, correspondance entre le gouvernement ou le ministre de la Justice et les créanciers d'Olivier Latour, ou aucun d'eux, ou autres personnes, en leur nom, relativement à la prétendue forfaiture de la charte de la banque Nationale, encourue par cette banque pour avoir fait illégalement le commerce de bois et avoir manufacturé et vendu des bois d'équarrissage et en grume. (*Pas imprimée.*)

No. 136.. Taux de Péages, Haut de l'Ottawa :—Réponse à adresse, ordres en Conseil fixant le taux des péages que peut percevoir la compagnie d'amélioration du haut de l'Ottawa, sur les bois en grume et de construction passant dans les endroits améliorés. (*Pas imprimée.*)

No. 137.. Police Fédérale :—Rapport montrant la moyenne du nombre d'hommes de la police fédérale employés chaque mois de l'année expirée le 31 décembre 1877 ; le montant de la paie et des dépenses de voyages s'y rapportant. (*Pas imprimé.*)

No. 138.. Marine et Pêcheries, I. P.-E. :—Réponse à adresse, contrats et marchés passés, et tous télégrammes reçus et transmis relativement au service du département de la Marine et des Pêcheries à l'Ile du Prince-Edouard, depuis l'entrée de l'île dans la confédération en juillet 1873. (*Pas imprimée.*)

No. 139.. Bois carré et en grume importés :—Réponse à adresse, les quantités totales de bois carrés, de pin blanc, de bois de pin, etc., de mâts et espars de pin, bois carrés de chêne, d'orme, de frêne, de bois blanc, de noyer, de noyer-hickory, de pin rouge et de tous autres bois équarris, avec la valeur de ces bois ; la valeur des douves de chêne rouge et blanc ; les quantités totales de bois de pin blanc et rouge, etc, qui ont été importés en Canada par eau ou par chemin de fer des Etats-Unis d'Amérique.

No. 140.. Chemin de Windsor et Annapolis :—Réponse à adresse, correspondance ayant rapport au chemin de fer de Windsor et Annapolis, l'embranchement de Windsor et le chemin de fer des Comtés de l'Ouest, etc.

No. 141.. Droits d'Accise, timbres et douanes :—Réponse à adresse, état de tous les droits de douane perçus en la cité de St. Jean, N.-B., pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1877, et les mois de janvier, février et mars 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 141*a* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits de timbre perçus en Canada, pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1877, et les mois de janvier, février et mars, 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 141*b* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits de douane perçus en Canada, pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1877, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 141*c* ———————Reponse à adresse, état de tous les droits de douane perçus en Canada, pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1876, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 141*d* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits de timbre perçus en Canada, pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1876, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 141*e* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits d'accise perçus en Canada, pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1876, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 141*f* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits d'accise perçus en la cité de St. Jean, N.-B , pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1877, etc. (*Pas imprimée*)

No. 141*g* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits de douane perçus en la cité de St. Jean, N.-B., pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1877. (*Pas imprimée*)

No. 141*h* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits de douane perçus en la cité de St. Jean, N.-B., pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1876. (*Pas imprimée*).

No. 141*i* ———————Réponse à adresse, état de tous les droits d'accise perçus en la cité de St. Jean, N.-B., pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, décembre, 1876. (*Pas imprimée*).

No. 141*j* ———————Réponse à ordre, état des recettes des douanes et de l'accise dans la Colombie-Britannique pour les six mois expirés le 31 décembre dernier ; aussi, état du revenu des douanes et de l'accise sur la rivière Stickine durant la même période ; aussi, état des importations et exportations de la dite province durant la même période, etc.

No. 142.. Accise, timbres et douanes :—Réponse à adresse, état de tous les droits d'accise perçus pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre, 1877, pendant les mois de janvier, février et mars 1878, et aussi pendant les mois d'avril, mai et juin 1877.

No. 143.. Haws, poursuite de :—Réponse à adresse, copie de la déclaration et du décret dans la poursuite du procureur-général de Sa Majesté pour le Canada *versus* Haws, actuellement pendante devant la division de la chancellerie de la haute cour de justice en Angleterre.

No. 144.. Bureau de poste de Muir :—Réponse à ordre, correspondance relative à la fermeture du bureau de poste de Muir ; correspondance relative à la destitution de Charles Lilley comme maître de poste à London-Est, et la nomination de M. Mills comme maître de poste à sa place. (*Pas imprimée*).

No. 145.. Grand Village :—Réponse à ordre, correspondance relative au changement de la route de la malle entre Grand Village et les Cinq Iles *viâ* Portapique Mountain, dans le comté de Colchester. (*Pas imprimée*).

No. 146.. Nominations à des emplois :—Réponse à ordre, copie des documents originaux faits et signés par les sous-chefs des différents départements publics, comportant avoir été faits conformément à l'ordre de la Chambre du 5 mars 1877, comme suit : " les noms des personnes nommées entre le 1er janvier et le 7 novembre 1873, etc. (*Pas imprimée*).

VOLUMES SPÉCIAUX.

No. 147.. Commission d'Halifax :—Réponse à adresse, documents relatifs aux questions décidées par le jugement rendu à Halifax au sujet de l'indemnité de $5,500,000, en vertu du traité de Washington.

TABLEAU

Des paiments portés au compte des dépenses imprévues, en vertu d'ordres en Conseil, depuis le 1er juillet 1877, jusqu'à cette date, conformément à l'acte 40 Vic., chapitre 1, cédule B.

Date de l'ordre en Conseil.		A qui payé.	Service.	Montant.	
1877.				$ cts.	$ cts.
25	juin..	J. M. Lemoine	30 exemplaires de "Quebec, Past and Present" pour la bibliothèque	....	60 00
25	do	A. Côté et Cie	30 exemplaires de "l'Instruction Publique" en Canada, pour la bibliothèque	....	30 00
6	juillet	L'hon. Receveur-Général	Gratification payée à la veuve de feu David Vaughan, du bureau de poste à Québec.	....	200 00
20	do	do ...	Grat. payée à la veuve de feu A. Boucher, messager de la Chambre des Communes.	....	116 66
20	do	do ...	Divers articles pour être donnés aux Sauvages par Son Excellence le Gouverneur-Général pendant sa visite à Manitoba	260 37	
20	do	Joseph E. Lemieux	Portraits de Leurs Excellences le Gouverneur-Général et la comtesse Dufferin, pour être donnés aux Sauvages	60 00	
					320 37
25	do	L'hon. Receveur-Général	Gratification payée à la veuve de feu J. Brady, des douanes, Kingston	....	166 67
25	do	Banque du Commerce	Gratification payée à la veuve de feu J. S Clark, percepteur des péages sur les canaux, Port Dalhousie	196 00	
25	do	L'hon. Receveur-Général	Balance de do do	4 00	
					200 00
17	do	do ...	Aux représentants de feu H. E. Harvey, comptable de la caisse d'épargnes, à Halifax, pour dépenses extraordinaires encourues pendant sa maladie à Annapolis, N.-E.	....	173 13
27	août...	do ...	Gratification à la veuve de feu E. Daughtry, un des messagers du minist. des Postes..	....	75 00
27	do	do ...	Gratification à la veuve de feu Joseph Lévesque, gardien du phare flottant de l'île Rouge, dans le bas du fleuve	....	83 34
13	sept...	do ...	Gratification payée à la veuve de feu O. Fauteux, sous-inspecteur des poids et mesures, Montréal	....	116 66
13	do	do ...	Gratification payée aux enfants de feu le juge Sanborn, Cour Supérieure, Québec	....	833 32
13	do	Joseph Blakely	Indemnité accordée par les arbitres officiels à John Elliot, entrepreneur du bureau de poste à Toronto	9,505 00	
13	do	John Elliott	Balance de l'indemnité do ...	8,954 72	
					18,459 72
			A reporter	....	....

TABLEAU des paiements portés au compte des dépenses imprévues, en vertu d'ordres en Conseil, depuis le 1er juillet 1877, jusqu'à cette date, etc.—*Suite.*

Date de l'ordre en Conseil.	A qui payé.	Service.	Montant.	
1877.			$ cts.	$ cts.
		Report	....	....
27 août..	L'hon. Receveur-Général	Gratification payée à la veuve de feu D. F. Curry, des douanes, Havre du Navire, N. E	....	33 34
9 oct....	do ...	Gratification payée à la veuve de feu E. Clarkson, préposé aux arrivages, douanes	....	166 67
8 do	Banque de Montréal, Londre	Au comptable de la Chambre de Commerce, Londres, pour déboursés en faveur de deux Canadiens sans ressources.....	....	34 37
12 do	L'hon. Receveur-Général	Gratification payée à la mère de feu G. Twomley, percepteur des douanes, Prescott, Ont., tué pendant l'accomplissement des devoirs de sa charge...............	158 33	
19 do	do ...	do do do	600 00	
				758 33
8 do	do ...	Gratification payée au père de feu C. E. Ketchum, employé au bureau de poste de St. Jean........	....	86 66
13 sept..	do ...	M. Pearce, A.T.F., pour avoir planté des bornes, etc., sur la ligne frontière entre les Etats-Unis, Manitoba	....	89 65
3 nov...	do ...	Gratification à la veuve de feu Louis Patry, préposé aux arrivages, douanes.............	....	91 50
17 do	do ...	A la compagnie des wagons Pullman, ainsi qu'à celle du chemin de fer St. Laurent et Ottawa lors de la visite de Son Excell. le Gouv.-Général à Manitoba....	2,534 50	
26 do	do ...	A C. J. Brydges, pour une erreur dans les comptes du Grand Tronc, au sujet d'un wagon à bagage lors de la visite de Son Excell. le Gouv.-Général à Manitoba....	39 44	
				2,573 94
8 oct...	do ...	A MM. Schreiber et Burpee, comme montant total de leur réclamation au sujet de leur entreprise sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard..........	....	4,551 86
17 nov...	Banque de Montréal........	A Andrew Robertson, président de la Chambre de Commerce, Montréal, pour faire face aux dépenses encourues pour la pub. d'une carte géog. et comm. du Canada.	....	500 00
7 déc.	L'hon. Receveur-Général	Gratification payée à la veuve de feu Robert Stewart, employé du bureau de l'inspecteur des postes, Montréal.................	....	166 67
14 do	do ...	Gratification à la veuve de feu le juge en chef Draper, Cour d'Appel, Ont..	....	1,000 00
14 do	do ...	Gratification payée à la veuve de feu Thomas Connell, gardien du phare flottant, Manicouagan	....	133 34
21 do	do ...	Gratification payée à la veuve de feu Alex. Brotherton, gardien du phare à la Pointe au Maquereau, Québec............	....	50 00
21 do	do ...	Gratification payée à la veuve de feu Joseph Marvau, gardien du phare à l'île Brûlée, Ont	....	41 67
		A reporter.	....	....

TABLEAU des paiements portés au compte des dépenses imprévues, en vertu d'ordres en Conseil, depuis le 1er juillet 1877, jusqu'à cette date, etc.—*Suite.*

Date de l'ordre en Conseil.	A qui payé.	Service.	Montant.	
1877.			$ cts.	$ cts.
		Report......	......	......
17 nov.....	L'hon. Receveur-Général	Au Rév. H. McMillan comme salaire et pour faire face aux dépenses du bureau des statistiques, Halifax......	331 17	
14 déc......	do ...	Au Rév. H. McMillan, une autre somme en règlement final	90 39	421 56
26 nov...	do ...	Gratification payée à la veuve de feu P. J. N. Dumaresq, employé des douanes, Shippegan, N.-B......	......	43 74
......	do ...	Au juge Gray, comme partie des dépenses encourues dans l'enquête du ministère de la Marine et des Pêcheries, C.B......	......	100 00
		Total......	......	31,678 17

JOHN LANGTON,
Auditeur-Général.

DÉPARTEMENT DES FINANCES,
OTTAWA, 8 février 1878.

ÉTAT

Des mandats spéciaux émis par Son Excellence le Gouverneur-Général, du 1er juillet 1877 au 9 février 1878, inclusivement, en vertu de l'acte 31 Vic., ch. 5, sec. 35.

Des copies conformes de ces mandats et des arrêtés du Conseil qui en ont recommandé l'émission font partie de ce rapport.

(1) Autorisant une dépense de $50,000 sur les édifices publics de Saint-Jean, N.B.

Dépenses imputées au capital.

(2) Autorisant des dépenses pour les services suivants, étant des balances de crédits antérieurs maintenant périmés, savoir :

Edifices à Ottawa : La tour	$ 8,950 00	
do do Aile de l'édifice ouest	142,325 80	
Waggons à fret pour l'Intercolonial	76,736 72	
Frais encourus par le chemin de fer Intercolonial à la Cour Suprême	8,575 14	
		$236,587 66

Dépenses imputables sur le fonds consolidé.

(3) Autorisant les dépenses pour les services suivants, balances de crédits antérieurs, maintenant périmés, savoir :

Pénitencier de la Colombie-Britannique	$19,106 89	
Edifices publics, Nord-Ouest	803 05	
Résidence du Lieutenant-Gouverneur, Battleford	3,784 83	
Enlèvement du Beacon Rock, C.B	9,800 00	
Bureau de douane, Guelph	6,378 26	
Havre de Shippegan	9,630 37	
Secours aux victimes du fléau des sauterelles	380 10	
Statistiques criminelles	4,558 75	
Exposition d'Australie	6,959 20	
Baie des Vaches, Cap-Breton	1,343 84	
Munitions et magasins militaires	71,973 34	
		$134,718 63

(4) Autorisant une dépense de $7,600.00 sur le prêt fait aux Mennonites, balance d'un crédit maintenant périmé.

(5) Autorisant une dépense de $30,000.00 sur les édifices du gouvernement, etc., territoires du Nord-Ouest.

RÉCAPITULAAION.

Mandats.

1. Dépenses imputables sur le fonds consolidé			....	$50,000 00	
3. do	do	do	....	134,718 63	
4. do	do	do	....	7,600 00	
5. do	do	do	....	30,000 00	
					$222,318 63
2. Dépenses imputables au capital					236,587 66
Total					$458,906 29

JOHN LANGTON
Auditeur-général.

Son Excellence le Très-Honorable sir FREDERICK TEMPLE, comte de DUFFERIN, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, C. P., C. P., C. C. B. G. C. M. G., Gouverneur-Général du Canada et vice-amiral pour le même pays.

A l'honorable Receveur-Général du Canada.

(1.) Vous êtes par les présentes autorisé et requis, sur les deniers que vous avez ou que vous aurez en caisse pour faire face aux dépenses du gouvernement civil du Canada, de payer une somme de $50,000 pour le compte spécial intitulé " Edifices publics à Saint-Jean, N.-B.," à même laquelle seront payées les dépenses nécessaires pour réparer certains édifices publics et pour commencer à reconstruire les autres, sur mandats émis en la manière ordinaire, conformément aux dispositions de l'Acte 31 Vic., chap. 5, sec. 35.

Et pour ce faire ce mandat équivaudra à une décharge suffisante.

Ottawa, ce 20me jour d'octobre 1877.

DUFFERIN.

Pour copie conforme. JOHN LANGTON.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 19 *octobre* 1877.

Vu le rapport, daté du mois d'octobre 1877, de l'honorable ministre des Travaux Publics, exposant qu'une somme de $50,000 était demandée pour reconstruire les édifices publics à Saint-Jean, N.-B., qui ont été détruits lors du grand incendie qui a eu lieu dans cette ville, dans le mois de juin dernier, savoir:—pour réparer quelques édifices et commencer à en reconstruire d'autres.

Qu'il n'y a pas de crédit parlementaire sur lequel on pourrait prendre ces deniers, et que la nécessité des travaux en question est urgente et immédiate—et recommandant l'émission d'un mandat spécial pour ces deniers, conformément à la trente cinquième section de l'acte 31 Vic., chap. 5.

L'honorable ministre des Finances ayant fait rapport qu'il n'y avait pas de crédit parlementaire sur lequel ces deniers pouvaient être payés, le comité a conseillé l'émission d'un mandat spécial tel que recommandé.

Pour copie conforme, W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

A l'Auditeur.

Son Excellence le Très-Honorable FREDERICK TEMPLE, COMTE DE DUFFERIN, dans la Pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, C.P.,C.P.,C.C.B., G.C.M.G., Gouverneur-Général du Canada et vice-amiral pour le même pays, etc.

A l'honorable Receveur-Général du Canada.

(2.) Vous êtes par les présentes autorisé et requis, sur les deniers que vous avez ou que vous aurez en caisse, pour faire face aux dépenses du gouvernement civil du Canada, de payer une somme de $236,587.66 à l'avoir de divers crédits, maintenant périmés, de 1876–77 imputables sur le capital, savoir :—

Edifices à Ottawa : La tour....................................	$ 8,950 00
do bloc ouest..........	142,325 80
Waggons à fret sur le chemin de fer Intercolonial..........	76,736 72
Frais à la Cour Suprême..	8,575 14

Il sera fait face aux dépenses nécessaires pour ces travaux au moyen de mandats émis en la manière ordinaire et conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 5, sec. 35.

Et pour ce faire ce mandat équivaudra à une décharge suffisante.

Ottawa, ce 20me jour d'octobre 1877.

DUFFERIN.

Pour copie comforme. JOHN LANGTON.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le* 19 *octobre* 1877.

Vu le mémoire daté du 15 octobre 1877, de l'honorable ministre des Finances, exposant qu'il a pris connaissance des rapports des ministres des Travaux Publics, de la Milice et de l'Agriculture concernant certaines balances de crédits de 1876–77 maintenant périmés, et comme il appert que la continuation des dépenses pour ces services, auxquels il n'est pas autrement pourvu, est nécessaire, il adhère aux recommandations faites à l'effet que ces crédits seront accordés sur mandats du Gouverneur-Général, conformément aux dispositions de l'acte 31 Vict., chap. 5, sec. 35.

Il recommande, néanmoins, que deux mandats séparés soient émis, et que l'un comprenne tous les montants qui sont imputables sur le capital et l'autre ceux qui le sont sur le revenu, comme suit :

Capital.

Edifices à Ottawa : La tour............................$	8,950 00	
do bloc ouest..............................	142,325 80	
Waggons à fret pour l'Intercolonial.........................	76,736 72	
Frais à la Cour Suprême encourus par l'Intercolonial.	8,575 14	
		236,587 66

Revenu.		
Pénitencier de la Colombie-Britannique	$19,106 89	
Edifices publics, Nord-Ouest	803 0	
Résidence du lieut.-gouverneur, Battleford	3,784 8	
Enlèvement du Beacon Rock, C.-B	9,800 00	
Bureau de douane de Guelph	6,378 2	
Havre de Shippegan	9,630 3	
Munitions et magasins militaires	71,973 34	
Secours aux victimes du fléau des sauterelles	380 10	
Statistiques criminelles	4,558 75	
Exposition d'Australie	6,959 20	
Baie des Vaches, Cap-Breton	1,343 83	
		134,718 63

Le comité recommande que des mandats spéciaux soient émis tel que recommandés.

Pour copie conforme. W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

Son Excellence le très-honorable Sir FRÉDÉRIC TEMPLE, comte de DUFFERIN, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, C.P., C.P., C.C.B., G.C.M.G., Gouverneur-Général du Canada et vice-amiral d'icelui.

A l'honorable Receveur-Général du Canada—

(3.) Vous êtes par les présentes autorisé et requis, sur les deniers que vous avez ou que vous aurez en caisse pour faire face aux dépenses du gouvernement civil du Canada, de payer une somme de $134,718.63 à l'avoir de divers crédits maintenant périmés, de 1876–77, imputables sur le revenu, savoir :—

Pénitencier de la Colombie-Britannique	$19,106 89
Edifices publics, Nord-Ouest	803 05
Résidence du lieutenant-gouverneur, Battleford	3,784 83
Enlèvement du Beacon Rock, C.B	9,800 00
Bureau de douane de Guelph	6,378 26
Havre de Shippegan	9,630 37
Secours aux victimes du fléau des sauterelles	380 10
Statistiques criminelles	4,558 75
Exposition d'Australie	6,959 20
Baie des Vaches, Cap-Breton	1,343 84
Munitions et magasins militaires	71,973 34

Il sera fait face aux dépenses nécessaires pour ces travaux au moyen de mandats émis en la manière ordinaire et conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 5, sec. 35.

Et pour ce faire ce mandat équivaudra à une décharge suffisante.

Ottawa, ce 20me jour d'octobre 1877.

DUFFERIN.

Pour copie conforme. JOHN LANGTON.

Son Excellence le très-honorable Sir FRÉDÉRIC TEMPLE, comte de Duffierin, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, C.P., C.P., C.C.B., G.C.M.G., Gouverneur-Général du Canada, et vice-amiral d'icelui, etc., etc.

A l'honorable Receveur-Général du Canada—

(4.) Vous êtes par les présentes autorisé et requis, sur les deniers que vous avez ou que vous aurez en caisse pour faire face aux dépenses du gouvernement civil du Canada, de porter au compte spécial intitulé "l'Emprunt Mennonite," une somme de $7,600.00, à même laquelle des avances seront faites de temps en temps, tel que requis, par l'émission de mandats en la manière ordinaire et conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 5, sec. 35; ces avances étaient bien nécessaires, parce qu'il n'y avait pas de crédit à cet effet.

Et pour ce faire ce mandat équivaudra à une décharge suffisante.

Ottawa, ce 12e jour de novembre 1877.

DUFFERIN.

Pour copie conforme. JOHN LANGTON.

Rapport d'un comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 9 novembre 1877.

Vu le rapport, daté du 30 octobre 1877, de l'honorable ministre des Finances, exposant que d'après un mémoire de l'honorable ministre de l'Agriculture, disant qu'il était de toute nécessité de faire une avance aux Mennonites, pour laquelle il n'y avait pas de crédit, le 26 octobre, un arrêté du Conseil fut rendu, recommandant que $7,600, balance au crédit de l'emprunt Mennonite, dans les années 1875-76, soient payées au Receveur-Général et que cette balance a été déposée par lui, le 14 septembre, et qu'il n'y a pas d'autorisation pour émettre un mandat pour ce montant.

C'est pourquoi il recommande qu'un mandat spécial soit maintenant émis pour ces deniers, conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 5, sec. 35.

Le comité recommande en conséquence l'émission d'un mandat spécial.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

A l'auditeur.

Son Excellence le très-honorable, Sir FREDERICK TEMPLE, comte de Dufferin, dans la pairie du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, C.P., C.P., C.B., G.C.M.G., Gouverneur-Général du Canada et vice-amiral pour le même pays.

A l'honorable Receveur-Général du Canada.—

Par suite de plusieurs causes imprévues, le coût des édifices du gouvernement et d'autres travaux dans les territoires du Nord-Ouest a excédé l'estimation approximative, c'est pourquoi,

Vous êtes par les présentes autorisé et requis, sur les deniers que vous avez, ou que vous aurez en caisse pour faire face aux dépenses du gouvernement civil du Canada, de porter au compte spécial intitulé "Edifices du gouvernement, etc., Territoires du Nord-Ouest," une somme de $30,000 pour faire face aux obligations nécessairement

encourues pour ces travaux, et elles seront payées au moyen de mandats émis en la manière ordinaire et conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 5, sect. 35;

Et pour ce faire ce mandat équivaudra à une décharge suffisante.

Ottawa, ce 27e jour de décembre 1877.

DUFFERIN.

Pour copie conforme. JOHN LANGTON.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 24 décembre 1877.

Vu le mémoire daté du 17 décembre 1877, de l'honorable ministre des Travaux Publics, exposant que le surintendant de la construction des édifices du gouvernement et d'autres constructions à Battleford et Fort Pelly, Territoires du Nord-Ouest, a fait rapport le 20 septembre dernier, que par suite de plusieurs causes imprévues le coût de ces travaux a excédé l'estimation approximative d'environ $30,000, et recommandant, conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., chap. 5, paragraphe 2, sec. 35, qu'un mandat spécial au montant de $30,000 soit émis pour faire face aux dépenses extraordinaires nécessairement encourues pour ces travaux, et que ce montant soit porté dans le budget supplémentaire qui sera soumis au Parlement à sa prochaine session.

Le comité adhère à cette recommandation et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme. W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

ÉTATS.

1. LISTE des pensions accordées en vertu de l'acte 33 Vic., ch. 4, intitulé : " Acte pour " mieux assurer l'efficacité du service civil du Canada, en pourvoyant à la retraite, " en certains cas particuliers, des personnes qui y sont employés."

Date des arrêtés du conseil.	Nom des retraités.	Leur emploi lors de la retraite.	Pension annuelle. $ cts.	Gratifications. $ cts.
	Selon état soumis au	Parlement, en date le 13 février 1877	108,110 80	15,102 52
1877.				
21 mars.......	James Low	Gardien du pont, Lachine..................	378 00	
21 do	Thos. K. Ferguson...	Douanier, Toronto..........................	....	400 00
21 do	C. E. Ratchford.......	Au lieu de $782.08, accordées le 10 oct. 1874	481 32	
7 avril.......	Wm. Bryden..	Préposé au débarq., Liverpool, N.E.........	378 30	
7 mai	J. Bouchard	do Baie St. Paul, Québec	....	50 00
11 do	W. G. Munday..........	do Hamilton, Ont.	232 80	
25 juin	John G. Sippell........	Surintendant, canal Lachine	1,978 80	
25 do	Thos. Hill...............	Gardien du phare, quai Lancaster............	201 76	
17 juillet	T. G. Vidal	Préposé à l'accise, Sarnia....................	....	335 40
17 do	Henry Lacroix.........	Préposé au débarquement, Montréal	675 12	
25 do	D Wilson	Officier de l'accise, London...................	....	600 00
30 do	C. Taylor	Douanier, Coaticook..........................	42 72	
30 do	C. H. Godby	Percepteur des douanes, Trois-Rivières....	401 58	
30 do	C. St. Geo. Yarwood	do Chippawa	543 24	
30 do	John Hall	Inspecteur des douanes, Niagara.............	434 52	
30 do	Thos. B. French	Commis, dép. des Trav. Publics, Ottawa..	617 16	
12 octobre...	P. LeSueur	Surintendant de la division des mandats d'articles d'argent, dép. d P. Ottawa	1,024 32	
12 do ...	J. A. McDougall......	Commis, départemeut des Postes, Ottawa	227 85	
12 do	James Purcell	Douanier, Guysboro, N.-E	366 72	
12 do ...	J. N. Ross...............	Inspecteur des douanes, Halifax.............	1,018 50	
12 do ...	F. H. Haycock.........	Percepteur des douanes, Paris................	582 00	
12 do ...	Benj. Seaton...........	do Sutton	490 00	
12 novembre	B. Burland...	do St Jean, Québec	840 00	
12 do ..	Henry Livingstone...	do Richibouctou.....	618 84	
12 do ..	Joseph Burr	Préposé au déb., New Westminster, C -B.	....	200 00
12 do ..	Edward Duggan......	Commis, bur. des insp.-mesur., Québec....	271 60	
12 do ..	Rév. H McMillan.....	Secrétaire, bur. des statistiques, Halifax...	488 88	
12 do ..	Rév. Jno. Cameron...	Commis do do ...	252 24	
12 do ..	C. M. Nutting	do do do ...	145 56	
12 do ..	W. A. Ryan............	Messager do do ...	75 72	
17 do ..	W. H. Lowe............	Sous-percepteur des douanes, New Westminster, C.-B.........	407 40	
29 do ..	Gilbert McMicken.....	Sous-receveur-général, Winnipeg	1,579 80	
14 décembre	Joshua Stansfield.....	Sous-comptable, Chambre des Communes	646 80	
1878.				
11 janvier ...	A. Lavoie	Station de quarantaine, Grosse-Ile...........	185 28	
11 do ...	P. J. Fitzsimmons....	do do	236 76	
11 do ...	M. Jolicœur............	do do	152 88	
11 do ...	John Gair..............	do do	126 96	
			124,214 23	
	Moins—pensions périmées par suite de décès, selon l'état No. 3,		7,552 28	
		Total..	116,661 95	16,687 92

2. ETAT indiquant les noms des officiers inscrits sur la liste des retraités lors de l'abolition de leur emploi, et le salaire annuel que recevaient ces officiers.

Nom.	Emploi.	Salaire annuel.
		$ cts.
Rév. H. McMillan	Secrétaire, bureau des statistiques, Halifax	1,200 00
Rév. John Cameron	Commis do do	1,000 00
C. M. Nutting	do do do	500 00
W. A. Ryan	Messager do do	300 00
P. J. Fitzsimmons	Homme de police, stat. de quarant., Grosse-Isle	366 00
John Gair	Constable do do	240 00
Moïse Jolicœur	Charretier, etc. do do	260 00
Edward Duggan	Commis, bureau des insp.-mesureurs, Québec	700 00
James Purcell	Douanier, Guysborough, N.-E	900 00
C. St. George Yarwood	Percepteur des douanes, Chippawa	875 00
John Hall	Inspecteur des douanes, Niagara	700 00
Joshua Stansfield	Sous-comptable, Chambre des Communes	1,500 00
	Total	8,541 00

3. ETAT indiquant les pensions périmées par décès ou autrement, depuis la date du dernier rapport.

Nom.	Comment périmée.	Pensions.	Nom.	Comment périmée.	Pensions.
		$ cts.			$ cts.
				Report	4,851 04
David George	Par décès	213 48	James Brewster	Par décès	156 24
George Roddick	do	208 80	Rév. H. Mulkins	do	570 00
James Phillips	do	111 36	James Thompson	do	596 16
James Macnab	do	228 12	John Harley	do	218 40
Henry Cotton	do	1,435 00	C. E. Ratchford	Pension revisée d'après l'état 1, cette somme a été annulée.	782 08
John Henderson	do	327 12			
M. Carmen	do	390 60			
Bryan Hayes	do	413 64			
John P. Dunn	do	504 36	Daniel Harvey	Mise à la retraite inexécutée	223 20
M. Mullin	do	98 16			
John Smith	do	806 40	L. Blanchard	Mise à la retraite inexécutée	155 16
Alfred Turgeon	do	114 00			
	A reporter	4,851 04		Total	7,552 28

4. TABLEAU indiquantle nombre d'employés retraités (depuis le dernier rapport) en faveur desquels un certain nombre d'années a été ajouté à leur temps réel de service.

Retraités.	No. d'années ajoutées.	Autorisation.		
Thos. B. French	10	Ordre en Conseil, le	30 juil.	1877.
Henry Livingstone	10	do	12 nov.	do
J. N. Ross	6	do	12 oct.	do
Rév. H. McMillan	10	do	12 nov.	do
Rév. John Cameron	10	do	12 nov.	do
C. M. Nutting	10	do	12 nov.	do
W. A. Ryan	10	do	12 nov.	do
Joshua Stansfield	5	do	14 déc.	do
J. G. Sippell	10	do	25 juin	do

5. ETAT des recettes et paiements—Fonds de retraite.

——	Recettes.	Paiements.
	$ cts.	$ cts.
Jusqu'au 30 juin 1876, selon l'état, en date du 13 février 1877	267,216 58	348,117 58
Durant l'année expirée le 30 juin 1877	40,890 26	104,826 99
Total	308,106 84	452,944 57

JOHN SIMPSON,
Sous-auditeur.

JOHN LANGTON,
Auditeur-général.

BUREAU DE L'AUDITEUR,
OTTAWA, 6 février 1878.

RÉPONSE

(18)

A un Ordre de la Chambre des Communes, daté du 4 mars 1878, demandant la cause, dans chaque cas, de la retraite de personnes employées dans le service civil, mentionnées dans le rapport soumis devant cette Chambre le 18 février.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 22 mars 1878

ETAT donnant la cause, dans chaque cas, de la retraite de personnes employées dans le service civil, mentionnées dans le rapport soumis devant cette Chambre le 18 février 1878.

Nom.	Raison.
James Low	Dérangement mental.
T. R. Ferguson	Infirmité physique le rendant incapable de faire le service.
William Bryden	Age et infirmité physique.
J. Bouchard	Réduction du personnel.
W. G. Mundy	Mauvaise santé.
J. G. Sippell	Infirmité physique.
Thomas Hill	do do
T. G. Vidal	Mauvaise santé.
Henry Lacroix	do do , incapable de travail.
D. Wilson	Réduction du personnel.
C. Taylor	Age et infirmité.
C. H. Godby	do incapable de travail.
C. St. George Yarwood	Infirmité physique et réduction des dépenses.
John Hall	Age et abolition de charge.
Thos. B. French	Age et réduction du personnel.
P. LeSueur	Irrégularité dans ses fonctions.
J. A. McDougall	Maladie prolongée.
James Purcell	Abolition de charge.
J. L. Ross	Age avancé.
F. H. Haycock	Infirmité physique, incapable de travail.
Benjamin Seaton	do do do do
B. Burland	Réduction du personnel.
Henry Livingstone	Age et maladie.
Joseph Burr.	Réduction du personnel.
Edward Duggan	Abolition de charge.
Rév. H. McMillan	do do
Rév. John Cameron	do do
C. M. Nutting	do do
W. A. Ryan	do do
W. H. Lowe	Blessure.
Gilbert McMicken	Mauvaise santé.
Joshua Stansfield	Abolition du personnel.
A. Lavoie	Mauvaise santé.
P. J. Fitzsimmons	Abolition de charge.
M. Jolicœur	do do
John Gair	do do

JOHN LANGTON,
Auditeur général.

BUREAU DE L'AUDITEUR,
OTTAWA, 7 mars 1878.

(N . 19.)

RAPPORT OFFICIEL

De la distribution des statuts du Canada, 40 Victoria, quatrième session du troisième Parlement, 1877—Vols. I et II séparément, et vols I et II collectivement, versions anglaise et française.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, le rapport officiel ci-dessus n'est pas imprimé.*]

(20 A.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 4 avril 1877 ;—Demandant copie du rapport des ingénieurs et toute correspondance ou information relativement à toute exploration faite ou à faire ayant trait à la ligne du chemin de fer du Pacifique, depuis la Rivière-Rouge à l'ouest, au sud du lac Manitoba.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 11 février 1878.

(20 B.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1877 ;—Demandant copie de tous documents, ordres et correspondance avec le ministre des Travaux Publics et le personnel des ingénieurs du même département, relativement à l'engagement d'employés pour l'exploration du chemin de fer du Pacifique et à la route qu'ils reçurent instruction (si instruction il y a eu) de prendre ; aussi, la correspondance et les ordres du même département aux agents concernant le transport des immigrants, des employés du gouvernement, et du fret venant sous le contrôle direct du gouvernement, par la ligne Sarnia ou Collingwood depuis 1874.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 11 février 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

(20 c.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 avril 1877;—Demandant un état du nombre de milles explorés et des dépenses d'exploration sur le chemin de fer du Pacifique, comme suit: 1o. Le nombre total de milles explorés, faisant la distinction entre les différentes espèces d'explorations relativement au tracé, à la localisation et les explorations préliminaires; 2o. Combien de milles d'explorations préliminaires relativement au tracé et à la localisation ont été faits sur chacune des sections suivantes: 1o. Depuis la Vallée de l'Ottawa jusqu'à l'endroit où la ligne principale ou les différentes lignes touchent à cette partie de la ligne principale de la Baie du Tonnerre à la Rivière-Rouge: 2o De Prince Arthur's Landing à la Rivière-Rouge; 3o De la Rivière-Rouge à la Cache de la Tête-Jaune; 4o. De la Cache de la Tête-Jaune à la côte du Pacifique; 5o. Toutes les explorations faites sur l'Ile de Vancouver: 3. Le coût de chacune de ces explorations entre chacun de ces endroits.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 14 février 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

A une ADRESSE la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 18 février 1878, demandant copie de tous rapports en la possession du gouvernement faits en 1877 par l'amiral De Horsey relativement au port ou aux ports les plus propres à servir de terminus au chemin de fer canadien du Pacifique, et de toute correspondance à ce sujet avec le gouvernement impérial.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT d'ETAT,
OTTAWA, 28 février 1878.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
No. 115. OTTAWA, 19 avril 1877.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus copie d'un procès-verbal du Conseil, exprimant le désir que le gouvernement impérial fasse faire un relevé de certains ports sur les côtes de la Colombie-Britannique.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Le très-honorable
Le comte de CARNARVON, etc.

Rapport d'un comité du Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 17 *avril* 1877.

En conformité d'un rapport de l'honorable ministre des Travaux Publics, en date du 16 avril 1877, déclarant que des efforts spéciaux ont été faits dans le cours de l'automne dernier pour se procurer des renseignements, par l'intermédiaire des officiers de l'amirauté et la marine royale, concernant divers ports et chemins sur les côtes de la Colombie-Britannique ; mais que comme il appert qu'aucun relèvement n'a encore été fait de la côte avoisinant l'embouchure de la rivière Skeena, et qu'aucune opinion formelle n'a encore été donnée concernant ces eaux, il recommande que, vu que le gouvernement du Canada n'est pas en mesure de faire faire un examen de ces lieux, une requête soit envoyée au gouvernement impérial, demandant de faire faire un relèvement hydrographique, pendant la saison prochaine, des chenaux et de l'abord à l'endroit indiqué, et aussi de Frédéric-Arm et des eaux y conduisant, car il est de toute nécessité d'obtenir une décision formelle concernant cet endroit avant de fixer définitivement le terminus du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le comité approuve la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, C. P.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

No. 159. DOWNING STREET, 23 mai 1877.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, No. 115, du 19 avril, contenant un rapport du Conseil Privé du Canada, demandant que le gouvernement de Sa Majesté fasse faire, durant la saison prochaine, un relèvement hydrographique de certaines parties des côtes de la Colombie-Britannique, afin d'obtenir de plus amples renseignements avant de fixer définitivement le terminus du chemin de fer du Pacifique.

Je me suis mis en communication à ce sujet avec les lords commissaires de l'Amirauté, et je vous envoie ci-inclus copie de leur réponse, qui informera votre gouvernement que des ordres ont été donnés à l'un des navires de Sa Majesté, sur les côtes du Pacifique, de faire un relèvement général des chenaux et de l'abord avoisinant l'embouchure de la rivière Skeena, et que quant à Frederic-Arm, leurs seigneuries inclusent, pour transmettre à votre gouvernement, un plan, sur une plus grande échelle que celui publié, extrait du manuscrit original des relèvements de cette partie des côtes.

J'ai, etc.,

CARNARVON.

Au Gouverneur-Général
Le très-honorable
LE COMTE DUFFERIN,
C. P., G. C. M. G., C. C. P.

L'amirauté au sous-secrétaire du département des Colonies.

AMIRAUTÉ, 19 mai 1877.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 18 courant, contenant une dépêche du Gouverneur-Général du Canada et ses incluses, demandant de faire un relèvement de certaines parties des côtes de la Colombie-Britannique, afin d'obtenir de plus amples informations avant de fixer définitivement le terminus du chemin de fer du Pacifique, j'ai reçu instruction de la part des lords commissaires de l'Amirauté, de vous faire connaître, pour l'information du comte de Carnarvon, qu'il a été ordonné à l'un de navires de Sa Majesté sur les côtes du Pacifique de faire un relèvement général des chenaux et de l'abord avoisinant l'embouchure de la rivière Skeena, et que dès que le rapport sera reçu il vous sera expédié.

Quant à cette partie de la côte appelée Frederick-Arm, je dois vous envoyer ci-inclus, pour transmettre au gouvernement du Canada, des plans et copies des manuscrits originaux faits sur une plus grande échelle que ceux publiés.

J'ai, etc.,

ROBERT HALL.

Le sous-secrétaire d'Etat au
Département des Colonies.

L'amiral de Horsey au comte de Dufferin.

"SHAH,' À ESQUIMALT.,
9 octobre 1877.

MILORD,—Au sujet de l'étude de l'abord de la rivière Skeena, que j'ai fait faire conformément aux instructions reçues des lords commissaires de l'Amirauté, j'ai l'honneur de présenter avec les présentes copie de mon rapport accompagnant celui du commandant Hanmer, de la frégate royale *Daring*, pensant que Votre Seigneurie pourrait être désireuse d'en connaître le résultat, sans être obligée d'attendre les rapports de l'Amirauté et du département des Colonies.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

A. M. DE HORSEY,
Contre-amiral et commandant naval en chef.

Son Excellence le Gouverneur-Général
le très honorable
le Comte de Dufferin, C.P., G.C.M.G., C.C.B.
Gouverneur-Général.

Incluse No. 1 *de la lettre relative au Pacifique, No.* 326, *de* 1877.

Par Algernon Frederick Rous De Horsey, écuier, contre-amiral de la flotte de Sa Majesté et commandant en chef des vaisseaux de Sa Majesté faisant le service sur les côtes du Pacifique.

Le vaisseau de Sa Majesté, dont vous avez le commandement, étant prêt, sous tous les rapports, pour le départ, vous devrez, aussitôt que vous aurez reçu les instructions voulues, vous mettre en route pour Nanaïmo, pour y prendre un chargement de houille aussi considérable que possible.

De Nanaïmo vous vous rendrez dans le voisinage de la rivière Skeena ; en y arrivant vous ferez un relèvement général de cette partie de la côte de la Colombie-Britannique ; le Gouverneur-Général du Canada a exprimé le désir qu'un relèvement minutieux des chenaux et de l'abord de cette rivière soit fait dans le but de fixer le terminus du chemin de fer canadien du Pacifique.

Comme la saison est très avancée, il serait à désirer que vous commenceriez ce relèvement aussitôt que possible, afin que vous puissiez revenir à Esquimalt avant que les froids intenses de l'hiver se fassent sentir.

Vous devrez faire rapport à la première occasion favorable ; aussitôt que possible à votre retour de la rivière Skeena, vous m'instruirez de la période de temps que vous croirez nécessaire à ce relèvement, en indiquant l'endroit où vous avez l'intention de commencer les opérations.

Quand vous aurez terminé votre mission, vous me transmettrez un rapport en double.

Donné à bord du *Shah*, à Esquimalt, ce 22e jour d'août 1877.

A. F. R. De HORSEY.

A John G. H. Hanmer, écr.,
Commandant la frégate de Sa Majesté *Daring*.

Par ordre du commandant en chef,

J. H. CLEVERTON,
Secrétaire.

Incluse No. 2 *de la lettre au sujet du Pacifique, No.* 326 *de* 1877.

Rapport du relèvement de la rivière Skeena.

Frégate de Sa Majesté *Daring*, à Departure Bay,
4 octobre 1877.

Monsieur,—J'ai l'honneur, conformément à vos instructions en date du 22 août 1877, de faire le rapport suivant du résultat de mon relèvement des chenaux et de l'abord de la rivière Skeena, Colombie-Britannique :

Quant à l'abord des trois chenaux respectivement appelés Télégraphe, du Milieu, et du Nord, le chenal du Télégraphe est navigable pendant les eaux hautes pour tous les vaisseaux tirant vingt-cinq pieds d'eau, jusqu'à Port Essington, la plus grande profondeur d'eau se trouvant du côté de la terre ferme, en face de l'île Kennedy, ainsi que du côté de l'île en face de l'île de Horsey (comme on peut le voir par le plan annexé) ; au printemps de violents ras de marée se font sentir.

Le passage entre les Iles de Kennedy et de Horsey que j'ai désigné comme celui du milieu, est situé entre des bancs de sable qui sont exposés, je crois, à se détacher à différentes saisons de l'année ; aussi ne peut-il servir que pour les petits bâtiments Le chenal du Nord (ou passage de la rivière Skeena du Nord) offre un passage aux vaisseaux tirant peu d'eau et l'on y parvient en passant à travers un endroit qui donne à peu près trois brasses d'eau, débouchant entre l'île de Horsey et la terre ferme, qui n'a qu'un câble et demi de largeur ; à l'eau basse la marée s'y fait fortement sentir ; aussi je ne le recommanderais pas pour des vaisseaux d'un fort tonnage. On devrait en conséquence atteindre Port Essington à l'ouest ; soit par Browning Entrance, le chenal Ogden et la baie de Cardina, ou bien encore par Dixon Entrance, Chathan Sound, le chenal Arthur, ou la baie Cardina.

MOUILLAGE.

La rivière Skeena offre un excellent mouillage très étendu entre Port Essington et l'extrémité nord de l'ile de Horsey; le fond offre une bonne prise se composant en partie d'un terrain mou ; au printemps de violents ras de marée s'y font sentir et ils rendent les travaux au moyen de bateaux ou autrement dangereux.

M. Cunnigham (un commerçant de plusieurs années d'expérience à Port Essington) m'informa que la rivière ne gelait jamais, mais qu'une grande quantité de glace y descendait au printemps, ainsi que d'énormes troncs d'arbres.

Pendant l'hiver, de fortes tempêtes du nord sont très fréquentes, et elles empêcheraient toute communication entre la côte et les vaisseaux dans le havre qui ne pourrait offrir aucun abri suffisant.

Les eaux hautes atteignent en moyenne 1-0-0 pieds F. C. s'élèvent à la grande marée de 24 pieds.

Woodcock's Landing offre un bon mouillage; malheureusement il n'a pas beaucoup d'étendue; le plan de l'endroit en question est annexé aux présentes; cet endroit est mieux abrité que Port Essington et est libre de tout ras de marée, quoique celle-ci ait au reflux une vitesse de quatre et cinq nœuds; le fond est bon et offre une bonne prise à l'ancre; en partie composé de boue vis-à-vis le village, H. W. F. et C., 12. 15 s'élèvent à 20 pieds à la grande marée, et à 17 pieds à la marée de morte eau les vaisseaux doivent jeter l'ancre.

La baie de Cardina offre le meilleur mouillage des environs, étant bien protégée contre les vents du nord et du sud-est; le terrain offre une bonne prise à l'ancre, et la marée s'y fait sentir librement au travers, H.W. F. et C.; à la grande marée les eaux s'élèvent à 24 pieds, et à 17 environ à la marée de morte eau.

Les vents qui prévalent dans le voisinage de la rivière Skeena soufflent généralement à l'ouest pendant les mois d'été; pendant le reste de l'année ils soufflent du sud-est et du nord-est; des ouragans assez fréquents soufflent du nord.

Les brumes sont aussi très communes pendant les mois d'août et de septembre. Les pluies d'automne et du printemps sont aussi très fréquentes, et pendant le séjour du *Daring*, du 1er au 27 septembre, le vent souffla continuellement de l'est au sud-ouest avec des pluies et des tempêtes continuelles. Durant tout ce temps le chiffre le plus bas du baromètre a été de 28°90 ; le plus élevé, 30°30.

Le terrain à l'entrée de la Skeena est montagneux et très bien boisé en partie avec du cèdre et de la pruche; on constate que la température y est d'ordinaire très humide, et je n'ai aucune hésitation à dire que la contrée n'est pas susceptible d'être colonisée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN G. HANMER,

Commandant.

J. H. CLEVERTON,

Secrétaire.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin.

No. 350.

DOWNING STREET, 17 décembre 1877.

MILORD,—Comme suite à ma correspondance relative au choix d'un terminus sur la côte du Pacifique pour le chemin de fer canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de transmettre, pour l'information de votre gouvernement, une copie de la dépêche reçue, par l'entremise de l'amirauté, du contre-amiral de Horsey, commandant naval en chef de la station du Pacifique, donnant un rapport détaillé de ses opérations et de ses conclusions sur le sujet.

Une copie de cette dépêche a été transmise conformément à mes instructions à M. Sandford Fleming, qui est actuellement dans ce pays.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CARNARVON.

Le Gouverneur-Général
Le Très-Honorable,
LE COMTE DE DUFFERIN,
C. P., G.C.M.G., C.C.B.

Terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique.

"SHAH" À ESQUIMALT,
26 octobre 1877.

MONSIEUR,—Je vous serais très reconnaissant si vous vouliez attirer l'attention des lords commissaires de l'amirauté sur les observations contenues dans mon rapport relativement au choix le plus convenable et le plus avantageux pour le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur les bords de l'océan.

Pour pouvoir me former une opinion sur ce sujet, j'ai lu attentivemnnt le rapport des explorations de 1874 et 1877, faites par monsieur Sandford Fleming, l'ingénieur en chef; j'ai en même temps eu l'avantage d'entrevues personnelles avec messieurs Marcus Smith, Cambie et autres ingénieurs attachés à l'exploration.

Un voyage en haut de la rivière Frazer jusqu'à Yale et par terre jusqu'à Boston Bar m'a permis de comprendre toute la difficulté que l'on éprouverait de construire un chemin de fer à travers la chaîne des montagnes Cascades. J'ai également ait une exploration minutieuse de Burrard Inlet et des détroits de Haro et Georgia (ainsi que des chenaux intérieurs émergeant à Active Pass), Discovery Passage et quelques autres chenaux dans le voisinage de l'île Valdes, y compris le détroit de Seymour. Une exploration a aussi été faite, d'après les instructions de Leurs Excellences, de l'abord de la rivière Skeena. J'ai fait rapport des résultats dans ma lettre No. 326, du neuf courant.

3. La question de l'emplacement d'un terminus sur les bords de l'océan devrait, selon moi, être déterminée par deux considérations principales, outre la praticabilité de la chose au point de vue du génie civil;

1o. Ses avantages au point de vue des intérêts du commerce de la partie la plus peuplée de la Colombie-Britannique, cette province étant entrée dans la Confédération, sur la promesse de la construction d'un chemin de fer.

2o. Le choix d'un port avantageux, offrant des facilités de quaiage, de façon que les bâtiments de mer puissent desservir directement le trafic destiné à l'Australie, à la Chine, au Japon et autres pays, en toute saison de l'année et en tout temps.

4. Tout cela pris en considération, il semble désirable de renoncer à l'idée de fixer le terminus sur la côte entre Vancouver et les îles de la Reine Charlotte.

La navigation de cette partie de la côte, si nous en jugeons par les plans et les rapports de l'amiral Richards et autres officiers de la marine, est indubitablement difficile, et je suis aussi d'avis qu'on ne saurait choisir le voisinage de la rivière Skeena, à cause de ses brumes fréquentes, de la quantité de glace qui y séjourne, et des intempéries inhérentes à une latitude élevée, outre les difficultés que présenterait son abord.

5. Si l'opinion que j'exprime reçoit votre approbation, la question de l'emplacement du terminus se trouve restreinte à Burrard Inlet, et à un havre dans l'île Vancouver.

6. Burrard Inlet ne paraît pas avantageux pour un terminus par suite des difficultés que présente la navigation du côté de la mer.

Le chenal tortueux de Burrard Inlet à la mer par le détroit de Haro, sera très souvent dangereux, à cause de la force de la marée, de la durée des brumes et du manque d'endroits de mouillage. Burrard Inlet lui-même, quoique possédant un

havre sûr dans celui de Cole, et un bon mouillage dans la baie Anglaise, offre les désavantages suivants: le passage étroit qui conduit au havre de Cole à travers le premier détroit n'est pas sans dangers pour les gros vaisseaux à cause de la vitesse de la marée; et la baie Anglaise, quoique procurant un excellent mouillage, ne serait pas dans mon opinion assez calme, pendant les tempêtes du nord-ouest, pour permettre aux navires d'être solidement amarrés aux quais, car le courant a une vitesse de quarante milles dans une direction nord-ouest.

Une autre objection qu'offre Burrard Inlet comme terminus est la possession par un pays étranger des îles San-Juan et Stuart. Ces îles sont la clef de la navigation intérieure de l'Ile Vancouver.

Dans un cas de guerre avec les Etats-Unis, ce pays pourrait arrêter promptement notre commerce dans le détroit de Haro. Le général Sherman visita, dans le mois dernier, San-Juan avec l'intention, je crois, d'examiner ses fortifications.

8. Après avoir condamné Burrard Inlet pour les raisons ci-dessus, je conclus que le terminus devrait être fixé à l'Ile Vancouver, que l'on peut atteindre de trois différentes manières.

1o. Par un passeur transportant un convoi de chemin de fer de Burrard Inlet à Nanaïmo.

2o. En construisant un pont sur le détroit Seymour.

3o. Par un passeur transportant un convoi du bassin Estero (Frederick-Arm) à Otter Cove.

9. Une fois que le convoi du chemin de fer a atteint l'Ile Vancouver, je crois qu'on peut le faire parvenir sans trop d'obstacles à Esquimalt ou à Quatsino Sound, ou même encore à Barclay Sound, où Uchucklesit Harbour présente un excellent port.

10. Le premier mode indiqué pour traverser le détroit, celui d'un passeur de Burrard Inlet à Nanaïmo, présente trois objections: 1o. Les difficultés de navigation du détroit et de l'abord du quai dans la baie Anglaise; 2o. Les difficultés et les retards souvent occasionnés par de fortes brumes; 3o. L'agitation de la mer dans les tempêtes du nord-ouest et du sud-est, qui pour le moins rendrait difficile le transport d'un convoi à travers le détroit de Georgia.

Il est aussi une autre objection d'une très haute importance contre la route de la rivière Fraser et de Burrard Inlet, dont le principal inconvénient serait celui du passage de la ligne à environ six ou huit milles du territoire des Etats-Unis, ce qui l'exposerait à être détruite au moment où elle serait le plus nécessaire en temps de guerre.

11. Le second projet, celui d'un chemin de fer à l'Ile Valdes, sans communication par eau, serait très dispendieux, et exigerait la construction de ponts très coûteux. Valdes, d'ailleurs, comme il appert des plans de l'Amirauté, ne consiste pas en une seule île, mais en trois ou quatre.

Là difficulté principale, serait la construction de ponts sur le détroit de Seymour, une distance de 2,575 pieds, en deux sections respectives de 1,200 et 1,350 pieds. Pour exécuter ce travail, il faudrait construire le pilier central sur un rocher que l'on dit être à dix-huit pieds sous l'eau à la marée basse, qui passe sur ce rocher avec une vélocité de cinq à huit nœuds à l'heure.

Cela entraînerait des travaux énormes et très coûteux, même s'il était possible d'asseoir une fondation sur le roc, ce dont je doute, vu la vitesse du courant. Il ne faut pas aussi oublier que la construction d'un pont sur le détroit de Seymour obstruerait le seul chenal praticable pour les navires d'un tonnage plus élevé faisant le commerce entre l'île Vancouver et la terre ferme. Cette objection serait dans mon opinion suffisante pour nous faire renoncer à ce projet.

Le troisième, plan celui que je recommande, c'est-à-dire le transport par vapeur d'un convoi entre le bassin Estero et Otter Cove, n'est pas seulement facile à exécuter mais très simple; aussi, après avoir examiné cette route avec beaucoup d'attention, je suis arrivé aux conclusions suivantes:

1o. Que Otter Cove se prête bien à un bon pilotis pour le terminus par bateaux à vapeur.

2o. Que la tête de Fréderick Arm, à l'entrée du bassin Estero, s'y adapte aussi également bien.

3o. Que la navigation du chenal entre ces deux endroits est facile ; que le chenal est parfaitement droit, n'offre aucun danger, est uni comme une glace, à l'abri de tous les vents, et que la marée y est très peu forte.

13. D'après la carte, le chenal de Nodales coule avec une vitesse de deux à trois nœuds, mais je suis d'opinion que cette vitesse est bien moindre.

Je passai cinq heures dans ce chenal pendant que la marée était dans toute sa force, la veille même de la pleine lune, et la marée y était à peine perceptible.

La distance à parcourir par le passeur entre les deux havres est de treize milles d'une navigation non interrompue, et avec des signaux convenables l'on pourrait faire le trajet en toute sûreté pendant les brouillards.

14. Lorsque je me prononce en faveur de la route par Fréderick Arm, je suppose que le chemin de fer peut être construit jusqu'à ce point. J'appuie cette supposition sur le rapport de 1877, de M. Fleming, dans lequel il déclare que ce projet peut facilement être mis à exécution, mais qu'il serait très coûteux ; cette grande dépense, toutefois, serait amplement compensée par la route No. 6, de la passe de la Tête Jaune à la Tête de Bute Inlet, dont on estime le coût à deux mille piastres de moins que celui de la ligne par voie du bas de la rivière Fraser No. 2, à Burrard Inlet.

15. A la suite d'une conversation avec M. Marcus Smith (l'officier principal qui a la direction des explorations et qui prend rang après l'ingénieur en chef), je suis venu à la conclusion que le passage des Montagnes Rocheuses peut s'opérer à un niveau comparativement peu élevé, et que le chemin pourrait traverser une région beaucoup moins montagneuse en évitant entièrement le passsage de la Tête Jaune et en choisissant de préférence la route du lac du Petit Esclave, et le passage de la rivière au Pin, puis en s'avançant dans une direction plus ou moins droite jusqu'à Bute Inlet. Si cette opinion est accréditée, ce sera une raison de plus pour faire aboutir la voie principale à Frederick-Arm plutôt qu'à Burrard Inlet ; je laisse de côté toute considération au sujet des communications par eau depuis la tête de Burrard Inlet, à cause de ses passages longs et tortueux, qui seraient impraticables en temps de brume.

Etant donc venu à la conclusion que la route devrait passer par Frederick-Arm, et que le convoi du chemin de fer devrait également être transporté par passeur à travers le chenal Nodales à Otter Cove, il me reste encore à examiner la question du prolongement à l'un des bons ports de l'Ile Vancouver.

17. Je présume que d'ici à quelques années, dans le but d'assurer une communication plus facile de nature à augmenter le trafic, l'on construira une ligne à Quatsino Sound en construisant un pont sur le détroit de Quatsino, dont le terminus serait à Winter Harbour.

Pour le moment il est évident que la route devrait être continuée de Otter Cove jusqu'au-delà de Bayne Sound et de Nanaïmo à Esquimalt, qui en serait le terminus. Ce havre est très bon ; on a commencé la construction de son bassin, qui doit recevoir les plus gros navires, et nous avons lieu de croire que la ligne venant des principales mines, partant des principales houillères et mines de fer de l'Ile Vancouver, devrait subvenir en grande partie à ses dépenses par le transport de minerais à Esquimalt qui seraient de là expédiés ailleurs. Une voie ferrée de Nanaïmo serait non-seulement très avantageuse pour le commerce, mais aussi pour approvisionner de houille l'escadre de Sa Majesté à Esquimalt, car les Etats-Unis, qui possèdent San-Juan, pourraient facilement, en temps de guerre, interrompre nos communications par mer et nous empêcher de tirer notre approvisionnement de ces mines.

19. Présumant donc qu'une voie ferrée sera construite de Esquimalt à Nanaïmo non-seulement pour les raisons ci-dessus énumérées, mais surtout parce que sa construction semble avoir été virtuellement promise par le gouvernement fédéral, conformément aux propositions de lord Carnarvon (une grande partie des rails se trouve actuellement à Esquimalt), on aura surmonté la difficulté principale que présente cette partie de la ligne directe de Vancouver, car j'apprends que le prolongement de la voie de Nanaïmo à Otter Cove présente relativement peu d'obstacles.

20. Je ferai remarquer que si je n'ai pas parlé de l'emplacement d'un terminus à Howe Sound, c'est que les objections relatives aux difficultés de la navigation vers la

mer par le détroit de Haro s'appliquent avec encore plus de force à Howe Sound et à Burrard Inlet. Je ferai remarquer également que le coût de la construction de la route de Howe Sound est estimé à cinq millions de plus que celle de Bute Inlet.

21. Finalement, tout en soumettant ces observations conformément aux instructions de Leurs Excellences, en date du 23 août 1876, je dois dire que je parle avec un certain embarras de tout ce qui n'est pas strictement du domaine du service naval. Comme mon séjour a été de courte durée dans la Colombie-Anglaise, je ne puis m'attendre à ce que ce rapport ait un grand poids, mais j'ose croire qu'il a un mérite, celui de venir d'un officier qui, par sa position, ne saurait subir l'influence d'aucun intérêt local.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.,

A. De HORSEY,
Contre-amiral, commandant en chef.

Le Secrétaire
de l'Amirauté.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin,

DOWNING STREET, 1er décembre 1877.

MILORD,—Comme suite à la dépêche de Votre Excellence, No. 115, en date du 19 avril dernier, et à ma réponse No. 159, du 23 mai, j'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence, pour l'information de votre gouvernement, copie d'une dépêche du contre-amiral De Horsey, datée d'Esquimalt, le 9 octobre, et adressée aux lords commissaires de l'Amirauté, contenant également un rapport du commandant Hanmer, de la frégate impériale *Daring*, ainsi qu'un relèvement des chenaux et de l'abord de la rivière Skeena, dans la Colombie-Britannique, fait par lui en rapport avec le choix de l'emplacement du terminus sur la côte du Pacifique du chemin de fer canadien du Pacifique.

Il m'est inutile de vous transmettre le rapport du commandant Hamner ou les plans qui l'accompagnant, car j'apprends que l'amiral de Horsey a déjà fait parvenir ces différents documents à Votre Excellence; j'en ai transmis copie à M. Sandford Fleming, qui est en ce moment dans le pays, afin qu'il puisse en prendre communication.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

CARNARVON.

Le Gouverneur-Général,
le très honorable,
le Comte de Dufferin, C.P., G.C.M.G., C.C.B.

Contre-amiral de Horsey à l'Amirauté.

"SHAH" À ESQUIMALT.
9 octobre 1877.

MONSIEUR,—En conformité des instructions des lords commissaires de l'Amirauté, contenues dans votre lettre du 19 mai dernier, reçue le 14 août, j'ai l'honneur de faire rapport que je donnai ordre au commandant Hanmer, de la frégate *Daring*, de faire un relèvement général des chenaux et de l'abord de la rivière Skeena.

D'après le rapport du commandant Hanmer et des renseignements puisés à différentes sources, je suis d'opinion que, soit pour établir des communications avec les parties inhabitées de la Colombie-Britannique, ou pour faire le commerce direct à travers le Pacifique, le voisinage de la rivière Skeena ne convient nullement pour servir de terminus au chemin de fer canadien du Pacifique.

Le fait seul que les barres de cettre rivière ne sont pas navigables pour les bâtiments de mer, excepté aux eaux hautes, est selon moi suffisant pour nous faire renoncer à ce projet. Ajoutez à cela que l'abord en est très difficile et tortueux,

les côtes sont toujours couvertes de brouillards et inondées par des pluies continuelles; le sol est montagneux et marécageux et n'offre aucun avantage aux colons qui auraient l'intention de s'y établir.

J'inclus également avec les présentes copie de mes instructions au commandant Hanmer ainsi que de son rapport, accompagné de plans de l'embouchure de la rivière Skeena, et de Woodcock's Landing.

L'époque de la saison avancée et les pluies continuelles rendirent très difficiles nos opérations, qui devaient se faire nécessairement dans des bateaux ouverts.

Je soumets à l'approbation de Vos Excellences le rapport du commandant Hanmer.

J'ai également transmis copie du présent rapport et des incluses pour l'information du Gouverneur-Général du Canada.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.,

A. DE HORSEY,
Contre-amiral, commandant en chef.

Le comte de Carnarvon au comte de Dufferin,

DOWNING STREET,
3 janvier 1878.

MILORD,—Comme suite à ma dépêche No. 350, du 17 décembre, contenant une dépêche du commandant en chef de la station navale du Pacifique, avec son rapport sur la question du choix de l'emplacement du terminus du chemin de fer du Pacifique, j'ai l'honneur de vous transmettre copie de la lettre de M. Sandford Fleming relative à ce sujet. Une copie de la lettre de M. Fleming a aussi été transmise au Conseil d'Amirauté, qui a été prié de répondre à certaines questions qui lui ont été posées sur certains points.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

CARNARVON.

M. Sandford Fleming à M. Herbert.

AGENCE CANADIENNE, 31 RUE VICTORIA, E. C.
LONDRES, 26 décembre 1877.

MONSIEUR,—J'accuse réception des dépêches de l'amiral de Horsey, en date du 9 et 26 octobre, relativement au choix d'un emplacement pour le terminus sur la côte du Pacifique du chemin de fer canadien du Pacifique, chacune de ces dépêches m'ayant été transmise conformément aux instructions du comte de Carnarvon, afin que j'en prenne connaissance.

Sur votre demande, je vous renvoie les plans de l'embouchure de la rivière Skeena, qui accompagnaient les dépêches de l'amiral de Horsey, en date du 9 octobre.

J'ai parcouru ces différents documents avec beaucoup d'attention, et je vois que l'on s'objecte à la rivière Skeena à cause de la difficulté de son abord du côté de la mer et d'inconvénients atmosphériques inhérents aux hautes latitudes. Après avoir pris ces différentes objections en considération, j'ai pensé que le gouvernement canadien, avant de rejeter toute idée d'un terminus nord, pourrait peut-être désirer obtenir de plus amples renseignements. Je crois donc qu'il est de mon devoir de suggérer, dans le but d'éviter des délais, que l'on obtienne les données suivantes.

1. Si les relèvements hydrographiques faits par l'Amirauté se sont étendus à Metlah, Catlah, ou port de Simpson, ou à tout autre endroit sur la côte au-delà de l'embouchure de la rivière Skeena, dans le but de constater jusqu'à quel point on pourrait utiliser aucun de ces endroits comme terminus.

2. Si l'Amirauté a des renseignements sur la durée des pluies, tempêtes et brumes sur la côte en question, et qui nous permettent d'établir une comparaison avec certains lieux bien connus sur les côtes de l'Europe ou ailleurs, situés dans une latitude identique. On pourrait comparer par exemple la côte de la Colombie-Britannique entre les latitudes 54 et 55, comprenant Dixon Entrance, Portland Inlet et la rivière Skeena, à la côte de la Grande-Bretagne, entre les latitudes 55 et 56, comprenant le chenal du nord et les rivières Forth et Clyde.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.,

SANDFORD FLEMING.

Robert G. W. Herbert, écr.,
Bureau des Colonies.

(20 E.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 4 mars 1878 ;—Demandant un état indiquant les sommes d'argent déboursées jusqu'au 1er janvier 1878, en vertu des contrats Nos. 13, 14, 15, 23 et 25 du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 mars 1878.

(20 F.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 février 1878 ; – Demandant copie de tout rapport de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur en chef intérimaire, ou de tout autre ingénieur ou ingénieurs du chemin de fer Canadien du Pacifique, recommandant une exploration, en 1876 et 1877, d'une partie ou de toute la route entre Burrard Inlet et la Passe de la Tête Jaune, ainsi que copie de tous ordres ou instructions envoyés concernant la dite exploration.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 mars 1878.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

(20 G.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE des COMMUNES, en date du 4 mars 1878 ;—Demandant le devis estimatif des travaux faits en vertu du contrat No. 15 du chemin de fer Canadien du Pacifique, et informations relatives au mode de paiement suivi au sujet de ces travaux.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 mars 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(20 *h.*)

A une Adresse de la Chambre, en date du 4 mars 1878 demandant un état indiquant le nombre de milles actuellement nivelés et prêts à recevoir les lisses et le ballast, en vertu des contrats Nos. 13, 14, 15 et 25 du chemin de fer Canadien du Pacifique, ainsi que le nombre de milles actuellement pourvus de lisses en vertu de tels contrats, à venir jusqu'au 1er janvier 1878.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'État,
Ottawa, 30 mars 1878.

(Copy.—No. 15,245.)

Chemin de fer Canadien du Pacifique,
Bureau de l'Ingénieur en Chef,
Ottawa, 13 mars 1878.

Mémoire en réponse à l'adresse de la Chambre des Communes, en date du 4 mars 1878.

13 Contrat—32½ milles nivelés et rails posés.
14 Contrat—50 milles nivelés; 6 milles de rails posés.
15 Contrat—Il n'y a pas de nivellement de terminé.
25 Contrat—48½ milles nivelés; 8½ milles rails posés.

MARCUS SMITH,
Ingénieur en charge.

RÉPONSE

(No. 20 i)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1878 ;—demandant copie de tous les rapports d'ingénieurs, mémoires, etc, ayant rapport à l'exploration et à la localisation de la ligne du chemin de fer du Pacifique, entre la Rivière-Rouge et Battleford, lesquels n'ont pas encore été mis devant cette Chambre ; et aussi tous les rapports, etc., ayant rapport à la ligne projetée de ce chemin de fer au sud du lac Manitoba.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
Ottawa, 25 avril 1878.

WINNIPEG, 21 octobre 1874.

CHER MONSIEUR,—Je suis revenu dimanche, après avoir inspecté les lacs Manitoba et Winnipégosis, ainsi que la rivière Saskatchewan, depuis son embouchure en remontant jusqu'au lac à la Vase, conformément aux instructions que vous m'avez données avant mon départ d'Ottawa. Il m'a été impossible de partir plus tôt à l'ouverture de la saison, vu les difficultés que j'ai éprouvées à me procurer des moyens de transport et vu les affaires qui requéraient mes soins ici.

Je suis parti d'ici le 3 septembre et j'ai été de retour le 18 courant, faisant une absence de six semaines et deux jours ; pendant cet espace de temps j'ai été retenu au camp par suite de vents tempétueux durant seize jours ; mais à part cela la température a été favorable. La première gelée qui se soit fait sentir a eu lieu dans la nuit du 15 septembre, alors que j'avais dressé mon camp en haut de la rivière à la Poule-d'Eau. Dans la nuit du 10 octobre il y avait un quart de pouce de glace d'épaisseur sur les seaux, et l'eau se congelait sur les avirons en plein soleil, jusqu'à 10 heures a. m., le lendemain ; mais à part cela j'ai pu me passer d'un par-dessus presque tout le temps.

Les vents qui prédominent à cette époque de l'année paraissent être ceux de N. O., et de S. E. Ils soufflent très régulièrement tous les deux jours de l'un des ces points ; quand le vent souffle du N. O., le baromètre descend toujours, et quand il souffle du S. E., il monte. Les orages surgissent très promptement, et une demi-heure après que le vent s'est mis à souffler, les vagues s'élèvent à une grande hauteur. En total nous avons dû parcourir une distance de plus de 800 milles.

D'ici je me suis rendu à la Pointe-du-Chêne, sur le lac Manitoba, en wagon, et de là j'arrivai " aux Détroits " en canot ; de cet endroit, je me rendis au "Portage à la Mousse," dans un bateau de la compagnie de la baie d'Hudson ; de là je remontai la Saskatchewan, revenant à la crique Marécageuse, sur le lac Winnipégosis, en canot ; puis enfin, revenant à la Pointe-du-Chêne dans un bateau de la compagnie de la Baie d'Hudson, attendu que le temps était trop mauvais pour nous risquer à revenir en canot.

Je fais maintenant rapport comme suit, divisant la matière en deux chapitres, savoir :—

1o. La région et ses parties boisées;

2o. Les cours d'eau visités.

De là à la Pointe-du-Chêne, distance de 65 milles, le chemin se dirige en ligne droite vers le nord-ouest, suivant de très près les rives sud et ouest du lac Plat. Sur le parcours des vingt premiers milles, le pays est en grande partie découvert et le sol avantageux; mais à partir de ce point-là le sol devient de plus en plus pauvre; ici et là on rencontre des bouquets de trembles, qui sont de petite taille. Cette pauvreté du sol est surtout visible dans le voisinage du lac Plat; dans cette partie du territoire la terre est recouverte en plusieurs endroits d'une couche d'incrustation saline et des cailloux d'une moyenne grosseur s'y rencontrent en grand nombre; le sous-sol se compose d'une glaise jaunâtre et de graviers. On peut dire que cet état du sol se continue ainsi jusqu'à la Pointe-du-Chêne et probablement plus loin vers le nord. J'ai cependant remarqué dans les environs de la Pointe-du-Chêne des zones considérables où le sol m'a paru très avantageux pour la culture du foin. Le chêne se rencontre en assez grande quantité et a donné son nom à cet endroit; je n'ai pu cependant en trouver un seul dont le diamètre dépassât six pouces et qui eût plus de vingt pieds de haut; de fait ces arbres avaient un aspect rabougri. A cette époque de l'année, et lorsque la sécheresse se fait sentir, on ne peut trouver de l'eau qu'en deux endroits de ce point-là à la Pointe-du-Chêne, savoir : à la "Ferme aux Bestiaux de Boyd," où il y a un puits d'eau excellente que l'on puise à l'aide d'une pompe, et ensuite à un petit lac d'eau douce au sud-ouest du lac Plat. L'eau de ce lac a un goût saumâtre très prononcé; le lac n'est pas très profond, et on prétend qu'il n'a pas de décharge.

De la Pointe du Chêne au Ruisseau du Cygne, distance de quinze milles, on ne remarque pas de changement dans l'aspect du sol. Sur ce parcours on longe la rive nord du lac Manitoba et on peut voir qu'il est entouré d'une ceinture de joncs qui s'avance très loin dans les eaux du lac. Il y a peu ou point d'arbres.

De ce point aux "Détroits" le terrain présente un meilleur aspect, bien qu'il soit en certains endroits bas et marécageux; le bois y est très touffu et se compose surtout de trembles d'une bonne grosseur.

Les joncs et broussailles croissent en abondance autour des "Détroits" et des îles dans le voisinage; c'est à la partie supérieure des détroits qu'on voit la pierre calcaire pour la première fois par gisements.

A l'exception du lac du Chien et de cette partie du lac Plat, qui avoisine les "Détroits," je ne vois aucune difficulté sérieuse à diriger en ligne droite le tracé du chemin de fer entre ce dernier endroit et le chemin de traverse du Grand Marais.

Des Détroits à la traverse de la rivière à la Mousse le sol est généralement sec; on rencontre cependant quelques marais dans le voisinage du lac du Flux et du Reflux. Le tremble y abonde, l'épinette blanche et l'épinette rouge s'y rencontrent aussi, quoique en petite quantité. Il y a d'excellents pâturages sur la rive ouest du lac Manitoba.

Le rivage, de la tête du lac des Détroits à la rivière à la Poule-d'Eau, semble, en se plaçant sur l'eau, plus élevé que dans la partie inférieure et partout bien boisé.

On rencontre sur la partie inférieure de la rivière à la Poule-d'Eau une grande quantité d'épinette blanche de bonne qualité et de bonne dimension. Du lac Winnipégosis au lac à la Poule-d'Eau, la partie supérieure de la rivière de ce nom, aussi bien que l'endroit où elle se jette dans le lac Manitoba, sont presque entièrement couverts de joncs.

Le tremble, l'épinette rouge, l'orme et le chêne croissent en abondance autour du lac Winnipégosis. Le sol paraît y être excellent quoique plus léger et plus sablonneux que celui des prairies. La pierre calcaire se rencontre souvent par gisements sur les rives de ce lac.

Le terrain dans le voisinage de la rivière à la Mousse est d'excellente qualité. Le calcaire existe à l'endroit que traversera, dans mon opinion, le chemin de fer projeté. Si l'on continue à suivre vers l'ouest le tracé de la voie ferrée (tel que nous le

donne le rapport de l'exploration) à partir à la rivière de la Mousse, le sol aux alentours de la rive sud-ouest du lac Winnipégosis est marécageux, mais pas assez pour opposer de sérieux obstacles à la construction du chemin. A l'approche des montagnes du Canard et lorsqu'on contourne leur flanc nord-ouest, on constate que le sol s'améliore, et que le bois est d'une très belle qualité. Le terrain dans la vallée de la rivière du Cygne est excellent et d'une fertilité qui ne peut être surpassée.

Des membres du personnel des géologues ont trouvé cet été dans le lit de cette rivière et dans quelques-uns de ses affluents des morceaux de lignite de première qualité, mais il a été impossible de découvrir d'où ils provenaient. Si j'en crois ce qu'on m'en dit, la région qui avoisine le lac Dauphin est très riche.

J'ai visité l'endroit sur la pointe du Cerf-Rouge, au lac Winnipégosis, désigné sur la carte sous le nom de Saunerie—*Salt Works.* Rien de plus triste que l'aspect de ces lieux ; aucune trace de végétation n'est visible aux alentours du lieu où se fait le sel. Le terrain sur cette langue de terre est plat et dépasse à peine le niveau du lac. De même qu'aux sources thermales, l'eau saumâtre jaillit avec force du sol par des ouvertures naturelles ; on m'assure, toutefois, qu'en creusant des puits dans leur voisinage, ces salines fourniraient une eau beaucoup plus abondante.

Le système suivi pour fabriquer le sel est tout à fait primitif, et il ne s'en fait qu'une petite quantité. On verse, dans des vases de fer forgé, de forme rectangulaire, de quatre pieds de longueur sur deux pieds et six pouces de largeur et de quinze pouces de profondeur, l'eau saumâtre ; on les expose à l'action du feu et on en retire le sel qui provient de l'évaporation. Comme on laisse cette eau s'évaporer tranquillement, les cristaux de sel sont nécessairement loin d'être parfaits, et l'opération se continuant jusqu'à ce que le sel soit sec, il n'est pas très pur, quoiqu'il ait une belle couleur. Lorsque le résultat est obtenu, on met ce sel dans des paniers faits d'écorce de bouleau et il est expédié à Winnipeg. Ces terrains appartiennent maintenant à l'honorable J. Mackay, et lorsque le prix du sel hausse, ce monsieur exploite cette industrie.

Quand la population aura augmenté, quand les demandes deviendront plus nombreuses, et que le chemin de fer passera près de cet endroit, je ne doute pas que les profits qu'on en retirera seront considérables.

La partie Sud du " Portage la Mousse " et la région qui l'avoisine sont couvertes de tremble, d'épinette blanche, d'épinette rouge et de pin résineux de bonne qualité ; le terrain, à son extrémité nord, est bas et marécageux, et le cèdre qui croît sur les bords du lac de ce nom est un arbre rabougri. Le feu a ravagé il y a quelque temps les rives sud-est et est, de sorte que vues de l'eau, elles ont l'aspect d'une prairie. La langue de terre qui sépare les lacs des Cèdres et de Winnipégosis se continue avec un niveau uniforme jusqu'aux Grands Rapides de la Saskatchewan.

La région arrosée par cette rivière depuis le lac des Cèdres jusqu'à son embouchure paraît être d'une qualité bien ordinaire. On y découvre la pierre calcaire en beaucoup d'endroits, mais on y trouve aussi des étendues de bonne terre, et toute cette partie du pays est bien boisée. Le calcaire se montre en beaucoup d'endroits sur la rive sud dans tout le parcours que j'ai fait du lac des Cèdres en remontant jusqu'au lac à la Vase, où je me suis arrêté. A cet endroit, la côte a de six à dix pieds au-dessus du niveau de l'eau ; le tremble, l'épinette blanche, etc., y croissent en grande quantité ; d'immenses marécages occupent les espaces intermédiaires. La partie nord de la rivière semble être basse et marécageuse, et d'innombrales îlets de joncs la partagent en tout sens.

2o. *Les cours d'eau visités.*

La description qu'on nous a faite des lacs des Cèdres et Winnipégosis est loin d'être exacte, surtout en ce qui concerne leur forme et leur situation ; en outre, le cours de la rivière Saskatchewan, du lac Croche à son embouchure, n'est pas aussi régulier que les cartes nous l'indiquent.

J'ai l'honneur de vous transmettre avec les présentes l'ébauche d'une carte géographique que j'ai faite d'après mes propres observations pendant mon voyage. Je

n'ai pas la prétention de la croire parfaite, mais elle pêche moins sous le rapport de l'exactitude que toutes celles que nous avons.

La carte de Manitoba que nous avons achetée le printemps dernier de M. Waggoner me paraît exacte en général. Toutefois, on y a négligé beaucoup de détails à propos des rivages, et on a omis entièrement d'indiquer beaucoup d'îlets qui se trouvent dans le lac. Le lac Manitoba est peu profond dans presque toutes ses parties, surtout celle qui se trouve au sud des " Détroits." Je crois que sa plus grande profondeur est de vingt pieds, et j'ai pu voir, sur toute la distance que j'ai parcourue, qu'il fallait aller loin au large avant de trouver quatre ou cinq pieds d'eau.

La partie nord est préférable sous ce rapport, mais dans l'une comme dans l'autre il se rencontre beaucoup de chaînes de cailloux ; quelques-uns de ces récifs s'élèvent de quelques pieds au-dessus de la surface du lac ; d'autres sont à fleur d'eau ; d'autres enfin restent cachés à une petite profondeur. Pour naviguer en toute sûreté sur ces eaux, il faudrait d'abord faire un relevé soigneux de ce lac.

Outre l'époque des eaux hautes et des eaux basses, le niveau de ce lac subit beaucoup de changement. Ainsi, le vent du nord fera monter l'eau de un à deux pieds à l'extrémité septentrionale et *vice versa*. Il arrive souvent que le courant est très fort dans les " Détroits," soit en remontant, soit en descendant.

On m'a affirmé au bureau de la compagnie de la Baie d'Hudson, à Manitoba-House, que pendant une grande tempête de vent de l'ouest, l'eau s'était retirée de 100 pieds à l'une des extrémités de leur quai, laissant ainsi à sec un endroit où d'ordinaire il y avait toujours environ dix-huit pouces d'eau.

Les bords du lac sont peu profonds dans le voisinage du " Portage de la Prairie," et il y a encore moins d'eau dans le lac Winnipégosis à l'autre extrémité du portage, ce qui rendrait très coûteux la construction d'écluses et d'un canal à cet endroit.

On pourrait à peu de frais rendre la partie supérieure de la rivière à la Poule-d'Eau navigable pour la classe de bateaux qui font le service sur la rivière Rouge ou la Saskatchewan, mais à partir du lac à la Poule-d'Eau un tel projet occasionnerait beaucoup plus de dépenses. Entre cet endroit et le lac Manitoba se rencontrent presque toutes les chutes de cette rivière, et je suis d'opinion qu'enlever les cailloux et les roches qui se trouvent au pied de ces rapides aurait pour effet de faire baisser le niveau de l'eau sur d'autres points ; vouloir remédier à ces inconvénients à l'aide de digues, d'écluses, etc., si toutefois la chose se pouvait faire, ce dont je doute beaucoup, demanderait des sommes d'argent considérables.

Le niveau de l'eau dans cette rivière se ressent beaucoup de la direction du vent.

Le lac Winnipégosis est beaucoup plus profond que le lac Manitoba, quoiqu'il y ait cependant plusieurs endroits où l'eau est très basse sur les bords et à une grande distance du rivage. C'est ce qui a lieu au Portage à la Mousse. A son extrémité méridionale, au point où la rivière de ce nom se décharge et sur tout son parcours jusqu'à la traverse du chemin de fer, il y a un volume d'eau considérable.

Les remarques que j'ai faites en parlant des chaînes de cailloux qui se trouvent dans le lac Manitoba, s'appliquent également à ce lac ; seulement ici, ces obstacles sont moins nombreux. Je pense avoir déjà parlé des tempêtes qui s'y font sentir.

Avant de passer à la rivière Saskatchewan, je me permettrai de traiter le sujet de la possibilité d'établir une correspondance entre cette rivière et le lac Winnipégosis.

Jusqu'ici on était sous l'impression que le " Portage à la Mousse " était le point le plus favorable à l'exécution de ce projet ; mais au désavantage de l'eau basse vient se joindre la profondeur considérable du creusement qu'il y aurait à faire,—ce qui est de première importance. Comme vous avez en mains tous les détails à ce sujet, je me contenterai de dire qu'on atteindrait probablement le roc avant d'être arrivé à la profondeur nécessaire. De plus, chacune des extrémités de ce portage se trouve très exposée. Au sud il y a à redouter les coups de vent de l'E.S.E. jusqu'au S.O. ; au nord, ceux du N.O. quart N. jusqu'au N.E.

J'ai découvert deux autres points, et je pense que l'un ou l'autre présentent les mêmes avantages à la localisation du canal projeté ; ils sont respectivement indiqués par les lettres A et B sur la carte que j'ai ébauchée et qui accompagne mon rapport. M. W. Bender est à faire l'exploration de ces deux endroits.

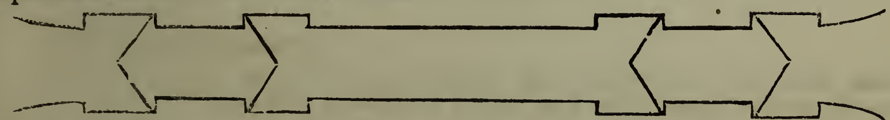
Le volume d'eau à chaque extrémité de la ligne marquée A est plus considérable qu'au Portage à la Mousse; de plus le niveau de la langue de terre qu'il s'agit de traverser est de quarante pieds moins élevé, et il est très probable que la distance à creuser sera d'un mille plus courte que celle qu'on avait en vue; enfin le point où elle se termine au sud est beaucoup plus à l'abri du vent.

Si on prend la ligne marquée B, on peut profiter de l'avantage qu'offre une partie de la crique Marécageuse, qui a une largeur d'environ 60 pieds, et dont la profondeur d'eau varie de sept à neuf pieds, et ce sur un parcours de deux à trois milles, avec peu ou point de courant.

D'un point à l'autre cette ligne est plus longue que celle marquée A, mais l'opinion générale est que l'espace intermédiaire consiste en marais inondés qu'un dragueur à vapeur pourrait facilement creuser.

En outre, comme au sud, cette ligne va aboutir à la rivière Saskatchewan, où il n'y aurait plus raison de craindre les tempêtes qui sévissent sur le lac des Cèdres, et la voie à l'ouest serait plus courte que l'autre. Toutefois, il est impossible de se prononcer définitivement sur les avantages respectifs que présentent ces deux routes, tant que le résultat des explorations ne sera pas connu.

On a prétendu jusqu'à ce jour que les lacs des Cèdres et Winnipégosis ont tous deux la même profondeur d'eau. Il peut en être ainsi à certaines époques de l'année, mais c'est un fait reconnu que dans la Saskatchewan, même à part de la saison des eaux hautes et des eaux basses, le niveau de l'eau subit des changements qui varient de trois à six pieds. Le même phénomène est visible au lac Winnipégosis, bien qu'il soit moins sensible et qu'il soit le résultat de causes bien différentes, de telle sorte qu'en certains temps le niveau du lac des Cèdres pourra être plus élevé que celui du lac Winnipégosis et *vice versa*. Cette circonstance nécessitera probablement la construction d'une écluse avec doubles portes, qui pourront rester ouvertes lorsque les eaux seront au même niveau.



Le lac des Cèdres se décharge à une courte distance au nord du point marqué C sur la carte. On peut dire que c'est ici que la rivière commence et que de là à son embouchure la vitesse du courant à n'importe quel endroit n'est pas moindre que de trois à quatre milles à l'heure.

En mettant le Grand Rapide complètement de côté, il y a six endroits, qui présentent trois gros rapides et où le courant a une vitesse de six à neuf milles à l'heure. En deux endroits différents le bateau à vapeur ne peut remonter le courant qu'à l'aide d'un très gros câble attaché au rivage et que la vapeur retire à bord pendant que les roues repoussent l'eau avec toute la force que peut leur imprimer la machine. Ces deux points sont les rapides de la Roche Rouge et du lac Croche.

Si ce n'était que pour les frais coûteux de transport en voiture, entre les deux points dont je viens de parler, je ne crois pas que la compagnie ferait faire le service avec son bateau sur la partie de la rivière qui nous occupe actuellement.

Il est vrai que le système peut encore se continuer pendant quelque temps, mais il ne présente aucune garantie pour l'avenir. Puisque le terrain ne requiert pas des travaux au point de vue du génie civil, on pourrait s'assurer d'un bon chemin, en construisant à peu de frais une route ou voie à ornières, qui, partant de l'endroit où le vapeur arrive au pied des rapides, irait rejoindre l'autre vapeur au-dessus de ces mêmes rapides; mais, pour établir une voie de communication par le lac Winnipeg et la Saskatchewan, il faut de toute nécessité un canal ou un chemin de fer qui contourne cette partie de la rivière dont il est question actuellement. La première de ces entreprises ne pourrait être que très coûteuse; quant à la seconde, elle le serait, je pense, beaucoup moins.

La rive sud est celle qui se prêterait le mieux à la construction d'un chemin de fer, vu qu'on m'a appris que le terrain est comparativement égal sur tout le parcours,

tandis que sur l'autre rive il est très accidenté, et que l'extrémité nord du lac Croche se prolonge beaucoup plus loin que ne l'indiquent les cartes. La longueur du chemin proposé serait de 15 à 20 milles.

Je profite de cette circonstance pour exprimer l'opinion qu'on donne à la chute entre le lac des Cèdres et le lac Winnipeg cinq ou dix pieds de moins qu'elle n'a réellement.

Si la communication entre le lac Winnipégosis et la Saskatchewan pouvait s'établir sans qu'il en résultât de trop grandes dépenses, je prétends que ce serait de beaucoup la meilleure route à suivre, et cela pour plusieurs raisons, dont voici quelques-unes :

Il se forme une si grande quantité de glace chaque printemps à l'embouchure de cette rivière que la navigation est ouverte à sa partie supérieure et sur les lacs Winnipégosis et Manitoba quinze jours et quelques fois un mois avant que cet endroit soit libre.

Comme le chemin de fer toucherait à un endroit navigable à l'extrémité sud du lac Winnipégosis, les marchandises n'auraient qu'à subir un seul transbordement.

Ensuite la voie par eau offrirait beaucoup moins de dangers que l'autre. Enfin, quant à faire les frais d'un chemin de fer pour relier l'embouchure de la Saskatchewan au lac des Cèdres, on finirait par le prolonger jusqu'au lac Winnipégosis.

Je demeure, cher monsieur.
Votre bien devoué,

JAMES H. ROWAN.

Sandford Fleming, écr., ingénieur en chef,
Chemin de fer Canadien du Pacifique.

Winnipeg, 27 mars 1875.

Cher Monsieur,—J'ai confié à M. Rhéaume, pour vous les remettre, les plans et la coupe du terrain depuis le lac Plat jusqu'à la rivière à la Mousse.

Il est difficile à cette époque de l'année de prescrire la largeur qu'il faudra donner aux ponceaux, d'autant plus qu'à l'exception des grandes rivières, nous n'avons pu découvrir que quelques cours d'eau. Je pense qu'aux détroits du lac Plat il suffira de construire un pont en poutres avec des arches de 10 à 20 pieds. Des ponceaux de poutres de 6 à 10 pieds feront pour le lac Manitoba ; il sera cependant nécessaire de jeter des ponts sur les deux chemins de traverse et de les faire reposer sur des caissons remplis de pierre et placés dans de petites tranchées.

On trouve en abondanee sur les bords du lac l'épinette et la pierre nécessaires pour ces constructions.

Vous verrez sur le profil du terrain le résultat du forage pratiqué aux détroits du lac Manitoba. On ne rencontre le roc que sur la rive est, et il disparaît rapidement dans la direction de l'ouest.

A en juger par la nature de l'argile que nous avons retirée et par les travaux du forage, je suis porté à croire qu'il suffira de faire des fondations en charpente et en béton sans qu'il soit besoin de pilotis. A partir des détroits du lac Manitoba jusqu'à la rivière à la Mousse,les ponceaux devront être faits avec des poutres de 6 à 10 pieds, à l'exception des endroits suivants. L'ouverture centrale de la baie, à l'ouest des détroits devra avoir un pont d'une construction semblable à celui du lac du Chien. Les autres devront être protégées sur les côtés par des travaux en blocaille ou par des caissons.

L'arche du pont de la rivière aux Grues, à Muskeag devra avoir de 10 à 20 pieds de large, celle de la crique à la station 402, qui se trouve à l'est de la rivière à la Mousse, cinquante pieds ; afin de ne pas nuire à l'eau de retour du lac Winnipégosis ; et pour la même raison celle sur la crique à la station 338, devra avoir 30 pieds de large. Le pont du ruisseau à la station 148 devra avoir 20 pieds, l'arche de la crique à la station

24, trente pieds de largeur, et dans mon opinion le pont de la rivière à la Mousse devra avoir trois arches de soixante pieds chacune.

Le tracé suit en général les hautes terres qui se trouvent entre les lacs Plat et Manitoba et celui du Flux et du Reflux, ce qui fait qu'avant d'atteindre le lac Winnipégosis il y a peu de drainage transversal.

La conformation du sol est partout propice à la construction d'un chemin de fer. Chaque fois que le fond nous paraissait vaseux, nous avons fait des sondages et nous avons trouvé qu'il redevenait dur à trois ou cinq pieds de profondeur. Le résultat de ces sondages sont indiqués sur le plan.

On rencontre le roc aux détroits du lac Manitoba ainsi que sur les bancs qui se trouvent au sud du lac Winnipégosis et à la rivière à la Mousse.

Il est probable qu'il y a des couches de gravier à côté de ces bancs.

Le sous-sol se compose en grande partie de gravier et d'argile mélangés.

Le bois qui croît dans cette partie du pays et de l'espèce du tremble. Il est de bonne qualité et sera un bon combustible pour les locomotives. On voit des chênes nains et quelques épinettes sur les bords des lacs.

Il n'est pas tombé plus de deux pieds de neige cet hiver, mais le froid a été intense. Le thermomètre pendant les mois de janvier et de février n'a jamais indiqué plus de 20° au-dessous de zéro; il s'est généralement maintenu à 30°; il est descendu quelques fois à 40° et une fois à 43°.

Je suis votre tout dévoué

HENRY F. McLEOD.

JAMES H. ROWAN, écr.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

SANDFORD FLEMING, C.M.G.

INGÉNIEUR EN CHEF.

RAPPORTS ET DOCUMENTS

RELATIFS AU

TRACÉ DE LA ROUTE

ET AU CHOIX D'UN

HAVRE TERMINUS OUEST.

1878.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON
1878.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

RAPPORT

DE

SANDFORD FLEMING, C.M.G.,

INGENIEUR EN CHEF.

ADRESSÉ A

L'HONORABLE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

CANADA.

:o:

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 26 avril 1878.

A l'honorable A. MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics,
etc., etc., etc.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport sur les opérations qui ont eu lieu pour déterminer le tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, et pour trouver sur la côte du Pacifique l'endroit le plus propice à l'établissement de son terminus.

Dans mon dernier rapport général du 8 février 1877, je me suis efforcé de donner un compte-rendu concis de ces opérations depuis le commencement de l'exploration en 1871; j'ai de plus présenté tous les autres renseignements importants que j'avais puisés à diverses sources. Dans les pages qui vont suivre, il me faudra renvoyer de temps à autre à ce rapport général.

Durant la dernière saison, nos études n'ont embrassé que les tracés et les explorations qui suivent :

1. Un tracé d'essai que nous avons fait pour localiser la ligne (No. 2), en partant de la Passe de la Tête-Jaune, et gagnant par les rivières Thompson et Fraser, jusqu'à Burrard Inlet.
2. Une exploration depuis le Port Simpson, sur la côte du Pacifique, par la vallée de la rivière Skeena, jusqu'au plateau central, et de là jusqu'au Fort George.
3. Une exploration depuis le Fort George, à travers la chaîne des Montagnes-Rocheuses, par la Passe de la Rivière-aux-Pins.
4. Un relevé hydrographique que l'Amirauté a fait faire à l'embouchure de la rivière Skeena.
5. Des études entre Selkirk et le bras sud de la Saskatchewan, relativement à une seconde ligne.
6. Des études entre le lac Nipissingue et le lac Supérieur.

7. Des explorations jusqu'au lac la Biche et jusqu'à d'autres points qui se trouvent au nord de la Grande-Saskatchewan.

Un rapport daté du 4 janvier 1878,* et concernant ces opérations et les ouvrages en voie de construction, a été fait par mon premier aide, M. Marcus Smith. M. H. J. Cambie, ingénieur chargé des explorations dans la Colombie-Britannique, a aussi présenté, à la date du 23 courant, † un rapport des résultats obtenus au moyen du tracé de la ligne depuis la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Burrard Inlet. Ces rapports ainsi qu'un mémoire ‡ sur des explorations depuis Port Simpson, par la rivière Skeena, jusqu'au Fort George sur la rivière Fraser, sont ci-annexés.

M. Smith et M. Cambie ont fait aussi des rapports supplémentaires: dans son rapport, M. Smith expose les avantages que semble présenter une ligne qui, en s'écartant de la ligne localisée à Northcote, près du lac Winnipégoosis, se dirigerait par la Passe de la Rivière-aux-Pins jusqu'à Bute Inlet; dans le sien, M. Cambie fournit de nouveaux renseignements au sujet de la ligne qui passe par les rivières Thompson et Fraser et arrive à Burrard Inlet, tout en démontrant les avantages comparatifs qu'il prétend que cette ligne présente. Ces deux rapports, avec un autre rapport sur l'exploration faite de la Passe de la Rivière-aux-Pins, sont ci-annexés.||

Il a été échangé une certaine correspondance au sujet du havre-terminus et se rattachant au relevé hydrographique de l'embouchure de la rivière Skeena que les officiers de la marine impériale ont fait l'été dernier, en vertu d'instructions données par l'Amirauté. Cette correspondance se trouve aussi ci-annexée.§

Dans l'exposé que je fais de ce sujet important, la question se présente à mon esprit sous un double aspect: d'abord, quant à l'influence que le chemin de fer exercera sur la colonisation; ensuite, sous le rapport d'une voie de communication non-interrompue, à l'aide de la vapeur, entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique.

1. Les premiers établissements dans les provinces de l'Est du Canada se sont échelonnés sur la côte de la mer, et sur la langue de terre traversée par les grands fleuves et les lacs. Les voies naturelles de communication par eau, en conséquence, ont contribué puissamment à diriger les flots successifs de l'émigration vers les points où elle s'est établie; et il n'y a pas de doute que les grands cours d'eau dans l'intérieur de notre pays, à l'ouest du lac Supérieur, seront de puissants auxiliaires à cet égard. On pourra les utiliser sur une grande échelle quand les terres commenceront à se coloniser, et lorsque les établissements se seront développés, et que les divers districts auront fini par se peupler, les plus considérables de ces cours d'eau serviront encore à transporter les produits lourds et pesants.

Les conditions climatériques, cependant, en restreignent l'usage. Durant quatre ou cinq mois de l'année, les rivières et les lacs se congèlent, et la navigation se trouve fermée; alors la nécessité absolue d'un système de chemins de fer se fait sentir, car sans un pareil système les établissements ne sauraient s'étendre sur un vaste rayon et demeurer toujours prospères. C'est surtout le cas dans les endroits où les voies de communication par eau sont interrompues ou ne se relient pas les unes aux autres, et lorsque les localités se trouvent très éloignées des cours d'eau navigables.

En étudiant la question de coloniser l'intérieur immense et encore inculte du Canada, nous sommes tenus de considérer quelles sont les principales voies de communication que l'on pourra regarder comme les plus essentielles dans l'avenir. Il est désirable de traiter cette question à un point de vue élevé, car nous devons songer que nous préparons les voies à la colonisation d'un territoire capable de contenir des millions d'âmes, et que nous jouons, dans une grande mesure, les destinées de la moitié d'un continent.

J'ai exposé ailleurs les vues que j'avais quant aux principes qui doivent prévaloir lorsqu'il s'agit de construire des chemins de fer dans des circonstances pareilles. ¶ Dans le cas du territoire en question, d'après les renseignements que nous avons recueillis, nous sommes justifiables de supposer qu'en définitive il faudra qu'il y ait plus tard, non pas un seul chemin de fer, mais un grand nombre d'autres. A une

---

* Annexe A, page 12. † Annexe B, page 26. ‡ Annexe C, page 35. || Annexes D, E et G, pages 38, 54, 71. § Annexe F, page 61. ¶ Annexe H, page 84.

certaine époque, on croyait que la partie habitable ne comprenait qu'une lisière de terrain fertile d'une largeur comparativement peu considérable dans le voisinage immédiat de la vallée de la Saskatchewan ; mais aujourd'hui on reconnaît que cette lisière est immensément large, et que la partie habitable du territoire est d'une vaste étendue. On doit donc s'attendre qu'un seul chemin de fer finira par ne pas suffire au trafic du pays, et qu'il sera nécessaire plus tard qu'il soit sillonné par deux grandes voies principales, possédant de nombreux embranchements.

Il suffit de se placer devant une carte des Etats-Unis et du Canada, pour voir les lignes qui partent du bord de la mer en se dirigeant vers l'ouest, et qui, dans certaines sections, se ramifient dans un grand nombre de directions; ce sont des lignes sur lesquelles le trafic est régulier et abondant, et qu'il y a trente ans le plus confiant des entrepreneurs n'aurait pas osé indiquer d'avance comme indispensables.

Dans le document dont j'ai parlé plus haut, j'ai fait valoir l'importance qu'il y avait d'adhérer strictement à certains principes quand il s'agissait de construire des chemins de fer dans un pays nouveau, et cela dans le but d'éviter la construction de lignes entreprises avec trop de précipitation et sans nulle prévoyance, ainsi que d'empêcher le mauvais placement et la perte des capitaux; car il importe de s'assurer qu'aucune ligne inutile ne soit entreprise, qu'aucun chemin ne soit complété, avant qu'on en ait senti le besoin, et aussi que les grandes voies de communication d'un pays, de toutes les sortes, soient propres à rendre de la manière la plus satisfaisante les services qu'on en attend.

2. En construisant les chemins de fer d'après les principes que je viens d'indiquer, on pourrait être longtemps sans arriver à obtenir ces voies de communication entre la vallée du St. Laurent et la Colombie-Britannique. Néanmoins, comme il faut avoir une ligne de complet parcours pour des fins autres que celles de la colonisation, il devient nécessaire de considérer comment ces communications peuvent s'établir avec le moins de difficulté possible.

La carte que je soumets avec ce rapport, représente des lignes de chemin de fer, qui, peut-être, seront requises avec le temps pour le service en général, et il importe surtout qu'on ne les perde pas de vue. D'après ses obligations, le gouvernement doit fournir sans retard une ligne de complet parcours, et s'il est probable que le besoin de toutes ces lignes se fasse sentir plus tard, il est évident alors que celle qui est la plus facile à construire est précisément celle que l'on doit choisir dans les circonstances.

Dans mon rapport du 8 février 1877, j'ai donné une description de toutes les routes projetées à cette époque. J'ai soumis également des estimations approximatives à l'égard du montant qu'elles pourraient coûter, ainsi que des témoignages donnés par des marins relativement aux havres sur la côte, et j'ai cherché à simplifier mes investigations en rejetant toutes les lignes projetées et tous les termini proposés, qui ne se recommandaient pas par de grands avantages ou par leur importance.

J'ai fait voir qu'il n'y avait pas sur la terre ferme aucun havre contre lequel on ne pût pas soulever quelque objection ; que sur la côte extérieure de l'Ile Vancouver, il y a plus d'un havre qui convient très bien comme terminus; qu'il était excessivement désirable que l'on fît aboutir le chemin de fer à l'un de ces havres au moins, mais aussi que de l'intérieur on ne pouvait approcher de tous ces havres que moyennant des frais énormes.

Au moyen de ce procédé d'élimination que j'adoptai, je réduisis à trois le nombre des routes qui étaient acceptables, savoir:—

La route No. 2, aboutissant à Burrard Inlet;

La route No. 6, touchant aux eaux du Pacifique à Bute Inlet pour la première fois;

La route No. 11, aboutissant aux environs de l'embouchure de la rivière Skeena.

Les études de la dernière saison n'ont pas notablement changé l'opinion qu'on s'était faite de ces différentes lignes, et le tracé d'essai jusqu'à Burrard Inlet confirme en substance l'exactitude générale des estimations de ce qu'elles pourraient coûter.

L'exploration jusqu'à la Passe de la Rivière-aux-Pins* contribue à confirmer, tel que je l'ai mentionné dans mon rapport de l'année dernière, l'impression où j'étais qu'il existe dans un endroit bas un passage praticable à travers les montagnes de cette région; mais rien ne démontre que l'on peut obtenir dans cette section une route aussi bonne que celle que présente la Passe de la Rivière-à-la-Paix. Comme il a déjà été remarqué, on a suggéré de faire passer la ligne de l'est à travers la Passe de la Rivière-aux-Pins jusqu'à Bute Inlet. M. Smith a signalé, dans son rapport du 29 mars dernier, cette ligne comme offrant un débouché jusqu'à la côte. Quant à moi, je n'attache pas la même importance à la Passe de la rivière-aux-Pins. Elle est certainement plus basse que la Passe de la Tête-Jaune; mais elle ne se trouve pas dans une position favorable qui permette à la ligne d'aboutir à un terminus au sud. De plus, bien qu'avantageusement située pour une ligne atteignant un terminus au nord, elle ne prend pas d'importance assurément par le fait qu'une passe encore plus basse—celle de la Rivière-à-la-Paix—existe, seulement à quelques milles plus au nord. J'ai donc projeté d'adopter au nord une ligne de chemin de fer passant par la Passe de la Rivière-à-la-Paix, ligne que je considère comme étant préférable.

La correspondance échangée au sujet des rélevés qui ont été faits à l'embouchure de la rivière Skeena par l'ordre de l'Amirauté, prouve qu'il n'existe pas de havre convenable dans le voisinage immédiat de cet endroit; mais nos propres explorations démontrent qu'il en existe un qui est excellent à Port Simpson, dans les environs de la rivière Skeena, et qu'il ne se rencontre là aucun obstacle sérieux qui empêcherait d'y amener le chemin de fer.*

Je vois aussi que le commandant Pender a une opinion qui est favorable à Port Simpson. A la page 295 de mon dernier rapport général (du mois de février 1877), il dit: " Le Port Simpson, au nord de la péninsule Tsimpsienne, est le plus beau havre au nord du havre au Castor, dans l'île de Vancouver."

On verra, d'après la correspondance échangée avec l'Amirauté, qu'on s'oppose à un terminus au nord par suite des conditions climatériques qui sont particulières aux hautes latitudes. Mais il n'a pas été fourni de données qui démontrent que le climat est essentiellement différent de celui des côtes de la Grande-Bretagne, dans des latitudes comme dans le Chenal du Nord, et comme aux approches de la rivière Clyde; et on ne saurait perdre de vue le fait que, bien que l'on puisse considérer le climat de la côte ouest de l'Ecosse comme rien moins que favorable, Glasgow, l'une des villes du monde les plus entreprenantes et les plus importantes, s'est fondée dans la latitude en question.

Le commandant en chef, l'amiral DeHorsey, de la station du Pacifique, s'oppose à Burrard Inlet (voyez la dépêche à l'Amirauté du 26 octobre 1877), et demande que le chemin de fer vienne aboutir à un havre de l'île de Vancouver, comme je l'ai mentionné dans mon rapport du 8 février 1877, à la page 72. L'amiral, comme la plupart des autres officiers de la marine, s'oppose au havre Waddington comme terminus.

Les conséquences à tirer des témoignages donnés par les marins et qui sont à notre disposition, ainsi que de nos propres études, peuvent se résumer comme suit:

1. Qu'on ne saurait contester la supériorité de certains havres sur la côte extérieure de l'Ile de Vancouver.

2. Que le havre de Waddington n'est pas avantageusement situé comme terminus, et ne peut être considéré seulement que comme une station secondaire et temporaire, vu que le véritable terminus d'une ligne passant par Bute Inlet se trouve à Esquimalt, ou à quelque autre havre sur la côte extérieure de l'île de Vancouver.

3. Qu'un terminus à Port Simpson aurait l'avantage de se trouver probablement dans le meilleur havre de la terre ferme; et que de tous les termini projetés sur la terre ferme et l'Ile de Vancouver, Port Simpson est le plus avantageusement situé pour le commerce avec l'Asie. Mais, d'un autre côté, Port Simpson présente, par rapport à ses conditions climatériques, des objections que l'on ne rencontre pas en aussi grand nombre dans les havres placés plus au sud.

---

* **Annexe A., page 12, et Annexe C., page 35.**

4. Que de tous les autres points de la terre ferme, Burrard Inlet, qui forme un bras du détroit de Géorgie, est le moins difficile à approcher de l'océan, et est généralement préféré par les autorités navales.

5. Que Burrard Inlet, comme le havre de Waddington, présente les objections géographiques que j'ai mentionnées dans mon rapport général, à la page 71 †

D'après ces faits, on peut dire que la comparaison qui reste à faire se borne aux trois lignes qui aboutissent respectivement à Port Simpson, à Esquimalt et à Burrard Inlet.

La route qui se termine à Port Simpson n'a pas été relevée. En consultant la carte, on verra que cette route doit suivre la rivière Skeena, et de là se diriger à l'est jusqu'à la rivière à la Paix, puis continuer par le petit lac des Esclaves et le lac la Biche, en se tenant à une distance d'environ 140 milles au nord de la ligne localisée dans la vallée de la Saskatchewan. Comme cette route n'a pas été relevée, et comme on en connaît peu de chose d'une manière définie, il n'est pas possible de la comparer avec les deux autres lignes, qui ont été tracées dans la plus grande partie de leur étendue. En conséquence, si cette ligne au nord doit être prise en considération d'une manière sérieuse, il devient indispensable que l'on en fasse une étude complète. D'après ce que nous en connaissons présentement, il serait imprudent de l'adopter comme la ligne du chemin de fer, et de décider de procéder avec les travaux, sans avoir obtenu auparavant des renseignements parfaits et complets à son égard. Mon opinion est qu'il faut se procurer des renseignements, et si le gouvernement est de cet avis, je me permettrai de suggérer que l'on fasse faire dans le cours de cette année une exploration continue depuis Port Simpson à l'est jusqu'à un point de jonction avec la ligne qui se trouve localisée dans le voisinage du lac Winnipégoosis.

Cependant, si le gouvernement croit qu'il est important d'en venir à une décision immédiate, on ne devra pas s'occuper alors de la route du nord, et il ne restera qu'à choisir entre les deux lignes, dont l'une se termine à Esquimalt et l'autre à Burrard Inlet.

Les avantages respectifs de ces deux lignes au point de vue du génie civil se trouvent suffisamment décrits dans mon dernier rapport général, ainsi que dans les rapports de MM. Smith et Cambie, ci-annexés.

Il me reste maintenant à ajouter quelques observations générales.

Manitoba se trouve aussi près que possible à mi-chemin des deux extrémités du continent. Depuis la traverse du lac Manitoba jusqu'à Burrard Inlet, la distance est de plus de 1,100 milles, et de plus de 1,400 milles jusqu'à Esquimalt. Dans toute l'étendue du territoire, sur tout ce parcours, il se rencontre peu d'habitants civilisés, probablement pas plus de 12,000. Je ne parle pas de la population sauvage, car on ne peut guère dire qu'elle peut exercer une influence appréciable, relativement à ce projet de chemin de fer.

Il est donc évident qu'indépendamment du besoin qui peut se faire sentir plus tard de relier ensemble des établissements prospères et populeux, il n'y a pour le moment aucune nécessité pressante de construire ce chemin de fer pour des fins ordinaires. Néanmoins, pour des raisons spéciales, la construction du chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique est requise, et en l'absence d'un trafic suffisant qui puisse le maintenir, il devient excessivement important, par-dessus tout, de choisir la route qui requerra le moins possible l'emploi d'un capital improductif, et dont les pertes provenant de son exploitation et de son entretien seront les moins considérables.

---

† Le Détroit de Géorgie est séparé de l'océan par deux archipels, dont l'un au nord, et l'autre au sud de l'Ile de Vancouver.

Il est hasardeux et difficile d'approcher du Détroit de Géorgie par le nord de l'Ile de Vancouver.

On y approche du sud de l'Ile de Vancouver, par des passages plus ou moins embarrassés, en avançant entre ou assez près des îles, désignées sous le nom de groupe de San Juan.

Les îles les plus importantes du groupe de San Juan se trouvent dans le territoire d'un pays étranger, et d'après leur position il serait en son pouvoir de prendre une attitude menaçante à l'égard de la marine marchande qui fréquente ces parages.

J'ai déclaré que j'étais convaincu qu'en définitive le pays aurait besoin d'un système complet de chemins de fer, et qu'à part divers embranchements allant dans maintes et maintes directions, il faudra probablement plus tard deux grandes voies principales. Ces besoins, cependant, ne regardent que l'avenir seulement, et peut-être même un avenir éloigné. Mais il est essentiellement important de créer pour l'avenir le moins de charges possibles sous forme de pertes considérables qui proviendraient de l'exploitation de la ligne. Le choix d'une ligne dont les frais de construction et d'entretien seront le moins dispendieux constitue un point essentiel qu'il importe de ne pas perdre de vue. Il est même encore plus important de choisir la route qui ne créera pas la dette la plus considérable, par suite des pertes qui s'accumuleront rapidement par le fait que les frais d'exploitation excéderont le montant des recettes.

J'ai donc dit que si l'on mettait de côté pour le présent la ligne passant par la rivière à la Paix et allant à Port Simpson, il ne restait plus qu'à examiner les deux lignes qui se terminent à Burrard Inlet et à Esquimalt.

Burrard Inlet comme terminus n'est pas aussi acceptable qu'Esquimalt. On ne peut s'en approcher de l'océan qu'en se livrant à une navigation plus ou moins difficile.. Les gros navires ne peuvent pas s'y rendre, non plus, sans passer à une petite distance d'un groupe d'îles appartenant à une puissance étrangère qui peut en tout temps prendre une attitude menaçante et s'opposer au passage des navires.

En réponse à la première objection on peut dire qu'il y a sur le globe d'autres ports qui font un énorme commerce et dont l'entrée expose assez souvent la marine marchande à des retards et à des dangers. On pourrait citer comme exemple les ports de New-York, de Liverpool, de Glasgow et de Montréal. La seconde objection me semblerait formidable, surtout pour un homme qui, comme moi, n'est pas guerrier; mais ceux à qui incombe la responsabilité de tenir ouvertes les communications par terre et par mer en temps de guerre, paraissent en faire bon marché. Il est impossible, cependant, de nier que, toutes choses étant égales d'ailleurs, Esquimalt ne soit pas, comme terminus, un havre supérieur à Burrard Inlet.

Envisageant simplement la question à un point de vue commercial, supposons, pour les besoins de l'argumentation, qu'un chemin de fer soit achevé et ouvert au trafic à ces deux endroits, et qu'une personne à Esquimalt désire faire le trajet jusqu'à Ottawa. Elle a la faculté de faire en steamer 90 milles jusqu'à Burrard Inlet, puis de prendre le chemin de fer, ou de s'embarquer dans le convoi à Esquimalt et continuer sa route. Dans ce dernier cas, si nous envisageons le côté le plus favorable de l'affaire, il lui faudra parcourir environ 150 milles de plus, ou, si la ligne passait par la Passe de la Rivière-aux-Pins, au moins 200 milles de plus qu'en allant par Burrard Inlet.

Il est évident alors que, même dans le cas où il y serait jeté des ponts au-dessus des larges chenaux aux Iles Valdès, le chemin de fer aboutissant à Esquimalt ne présenterait aucun avantage à un voyageur ordinaire, ni sous le rapport du temps qu'il faudrait pour faire le voyage, ni sous le rapport du prix du passage. Si les voyageurs partant d'Esquimalt ne pouvaient retirer aucun avantage du prolongement du chemin de fer jusqu'à cet endroit, il est certain, d'un autre côté, qu'on y perdrait en transportant le fret par la route la plus longue.

Le coût du prolongement du chemin de fer jusqu'à Esquimalt excéderait de beaucoup les frais à faire pour le conduire à Burrard Inlet; cependant, il n'existe pas de données suffisantes pour que l'on puisse faire une estimation exacte des frais à cet égard. Mais même en ne reliant pas l'espace de 15 milles qui se trouve aux Iles Valdès, et en remplaçant par des bateaux passeurs les ponts, qui coûteraient une somme énorme en cet endroit, le surplus des dépenses à faire serait probablement de $15,000,000 ou $20,000,000. Les frais d'entretien seraient proportionnellement considérables, et les pertes annuelles éprouvées par suite de l'exploitation de la ligne sur ce parcours additionnel seraient élevées, dans ces circonstances particulières.

Il est difficile de reconnaître qu'il y ait, au point de vue commercial, quelque avantage à conduire la ligne jusqu'à Esquimalt, à cette période de l'histoire du Canada, de manière à compenser ces pertes considérables. J'ai pris Esquimalt comme étant le terminus de l'Ile de Vancouver. Si à la place d'Esquimalt on prend les autres

havres d'Alberni ou de Quatsino, le raisonnement reste le même, et les conclusions ne diffèrent qu'en ce qu'elles sont moins favorables. Si nous renonçons à l'idée de prolonger le chemin de fer jusqu'à l'Ile de Vancouver, et si nous revenons au havre Waddington, nous avons pour terminus un endroit qui n'a pas l'approbation des principales autorités navales, et qui présente les même objections géographiques que Burrard Inlet, tout en ne possédant pas les avantages particuliers de ce dernier havre.

Après avoir examiné soigneusement les traits caractéristiques de ces deux routes au point de vue du génie civil, et après avoir pesé toutes les raisons au point de vue commercial, je suis forcé d'en venir à la conclusion que si ces considérations-là seules doivent déterminer le choix à faire, si on ne peut en venir à une décision avant que de plus amples études aient été faites, en un mot si la construction du chemin de fer doit se commencer de suite, la ligne allant à l'Ile de Vancouver doit être, pour le moment, laissée de côté, et le gouvernement doit choisir la route qui passe par les rivières Thompson et Fraser pour aboutir à Burrard Inlet.

J'ai une grande foi dans l'avenir d'un pays qui se trouve favorisé par les éléments naturels de prospérité qu'il possède en si grande abondance. Les ressources du territoire appartenant au Canada sur la côte du Pacifique sont immenses. L'Ile de Vancouver seule est capable de suffire à une population considérable, au moyen des industries qui peuvent s'y établir; ces résultats, néanmoins, ne pourront peut-être pas s'obtenir avant plusieurs années à venir. Lorsque l'Ile sera complètement habitée, une ligne indépendante de chemin de fer, qui pourra s'y construire alors, sera peut-être capable, sans éprouver trop de difficulté au point de vue financier, de se relier avec la terre ferme, en passant par Bute Inlet, si la nécessité s'en fait sentir.

Si l'exploitation des mines de Caribou continue à devenir avantageuse d'une manière permanente, un embranchement conduisant dans ce district pourra se construire jusqu'à quelque endroit entre Lytton et la Cache de la Tête-Jaune. Cet embranchement raccourcirait le parcours à compléter entre les différents réseaux de chemins de fer qui s'établiraient sur l'Ile de Vancouver et la terre ferme, et servirait à les relier plus tard sans trop de difficulté.

Dans des rapports antérieurs, j'ai attiré spécialement l'attention sur l'importance vitale qu'il y avait de construire à travers le pays une ligne à rampes faciles.* Dans le cas des lignes d'embranchement, telles que celles qui sont indiquées sur le plan ci-joint, il n'est pas aussi nécessaire que les rampes soient faciles. Ces embranchements seront des lignes locales, ayant un trafic restreint. Ces lignes n'auront simplement qu'à desservir les districts producteurs à droite et à gauche et alimenter le trafic de la voie principale. Les embranchements pourront donc alors être construits à meilleur marché et pourront être achevés d'une manière moins parfaite; mais pour pouvoir effectuer les transports au meilleur marché possible sur un long parcours, la grande voie principale devra présenter les rampes les plus douces.

La ligne qui se trouve localisée depuis le lac Supérieur jusqu'à Burrard Inlet présente généralement des rampes plus faciles que celles que l'on voit d'ordinaire. Si le chemin de fer se construit sur cette ligne de la manière que j'ai recommandée, on sera sûr de pouvoir transporter le fret à bon marché, et il en résultera de très grands avantages pour l'avenir.

J'ai la tâche douloureuse d'avoir à ajouter à la liste des personnes qui ont perdu la vie, les noms de ceux qui faisaient partie du corps des ingénieurs et qui sont décédés pendant le cours de l'année qui vient de s'écouler.†

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING,
Ingénieur en chef.

* Note.—Voyez Rapport de 1874, page 32, et Rapport de 1877, pages 81 et 85. † Annexe K, p. 108.

ANNEXE A.

RAPPORT SUR LES EXPLORATIONS ET LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION POUR L'ANNÉE 1877, par M. MARCUS SMITH, INGÉNIEUR EN CHEF SUPPLÉANT.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 4 janvier 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre un rapport sur les progrès faits dans les travaux d'exploration et de construction jusqu'au 31 décembre 1877.

EXPLORATIONS DANS LA RÉGION ORIENTALE OU BOISÉE.

Durant l'année 1876, un tracé d'essai a été fait à partir du terminus est projeté, près du lac Amable-du-Fond, environ 23 milles au sud-est du lac Nipissingue, jusqu'à la baie de Cantin, sur la rivière des Français. La région qui s'étend au nord-ouest de la ligne du tracé a été explorée, en suivant une ligne aussi droite que possible, jusqu'à un point situé près de l'embouchure de la rivière du Pic, sur la rive nord du lac Supérieur.

Ces explorations n'ont pas été terminées, et quelques parties du tracé d'essai ci-dessus mentionné, n'offrant pas de rampes aussi faciles qu'on l'avait cru d'abord, n'ont pas été trouvées satisfaisantes.

Durant le cours de la saison dernière, quatre corps d'ingénieurs ont travaillé à compléter les explorations et à perfectionner le tracé fait l'année précédente. On travaille maintenant à faire les plans et les profils, et ce qui suit est un résumé du travail de l'année.

Tracé de la ligne depuis la rivière du Sud jusqu'à la baie de Cantin, sur la rivière des Français.

Cette ligne commence à un point de la rivière du Sud, situé à 3 milles à peu près de son embouchure sur le lac Nipissingue, et à 22 milles au nord-ouest du lac Amable-du-Fond, là où avait commencé le tracé l'année précédente. Elle descend ensuite sur la rive gauche de cette rivière jusqu'aux bords du lac Nipissingue, puis tourne presque tout à fait à l'ouest jusqu'au 20ème mille; de là, sa direction change vers le sud-est jusqu'au 35ème mille, où elle rejoint le tracé de l'année précédente, qu'elle suit en allant presque directement à l'ouest jusqu'à la partie supérieure de la baie de Cantin, parcourant en tout une distance de 49¼ milles depuis le point de départ. Si l'on prolonge la ligne jusqu'au pied de la baie, le parcours total sera de 55½ milles.

La baie de Cantin—qui est une nappe d'eau de 5 milles de longueur et d'une largeur uniforme d'un quart de mille à peu près—se trouve au confluent de la rivière au Doré et du bras sud de la rivière des Français, à vingt milles environ de l'embouchure de cette rivière sur la baie Georgienne. Le niveau de la baie de Cantin est de 4 à 6 pieds plus élevé que celui de la baie Georgienne, de sorte que l'établissement d'une ligne de navigation entre ces deux points nécessiterait la construction d'une écluse pour racheter les rapides qui se trouvent à l'embouchure de la rivière des Français. Cette baie n'étant de fait qu'un lac long et étroit, ne présente pas d'autres obstacles à la navigation.

Il y a beaucoup de roc dans la région que traverse la ligne, et elle est parsemée de lacs et de cours d'eau coulant dans des vallées étroites ou des ravins.

On a calculé que le point de départ sur la rivière du Sud se trouve à peu près à une hauteur de 678 pieds au-dessus du niveau de la mer, et de 530 pieds plus bas que le lac Amable-du-Fond, et le point le plus élevé de la ligne est à 813 pieds au-dessus de ce même niveau, soit 407 pieds plus bas que celui de la ligne explorée l'année précédente. Néanmoins, on n'a pu encore obtenir, comme on le voulait, une rampe maximum de 1 sur 200 pieds, ou de 26·40 pieds par mille. Cependant, en allant vers l'est, on peut, sans avoir à faire de grands travaux, obtenir une rampe moyenne de 1 sur 150, ou 35·20 pieds par mille. Sur dix alignements différents, donnant en tout une longueur d'à peu près 8 milles, on rencontre une rampe de 1 sur 150. On espère réduire par une légère déviation, et en allongeant un peu la ligne, la rampe de 1 sur 133, ou de 39·60 pieds par mille, qui se rencontre en descendant jusqu'à la baie de Cantin. En allant vers l'ouest, il y a une rampe maximum de 1 sur 100 sur sept espaces de peu de longueur, formant en tout une distance de 5¼ milles.

Il y aura généralement moins de travaux à faire que sur la partie correspondante de la ligne dont le relevé a été fait en 1876. La plus forte partie de l'ouvrage consistera en tranchées dans le roc jusqu'à une profondeur maximum variant de 5 à 25 pieds, et sur une longueur de 300 à 800 pieds, avec des remblais de dimensions quelque peu plus fortes. Les travaux ci-dessus mentionnés devront être faits sur un parcours d'environ 12 milles; et sur une longueur de 14 milles, les tranchées dans le roc ne devront être faites que jusqu'à une profondeur maximum variant de 6 à 15 pieds, sur une longueur moyenne d'à peu près 500 pieds. Le reste de l'ouvrage sera comparativement facile.

Les principaux points où il faudra construire des ponts sont les suivants :—

Crique de Beatty.—Le ravin a une largeur de 250 pieds, et sa plus grande profondeur est de 40 pieds.

Crique Commanda.—La vallée a 620 pieds de largeur et 62 pieds de profondeur, et le cours d'eau a une largeur de 120 pieds.

Décharge du lac Mahmasagamising.—Il faudra construire une arche de 100 pieds.

Rivière au Doré.—Une arche de 150 pieds.

Bras de la rivière au Doré.—La largeur du ravin est de 220 pieds, sa plus grande profondeur de 35 pieds, et le cours d'eau a 40 pieds de largeur.

De plus, il faudra peut-être construire des viaducs au-dessus de quelques ravins dans le voisinage desquels on ne peut trouver ce qui est nécessaire à la construction des remblais.

Relevés et explorations depuis la rivière des Français jusqu'au lac Supérieur.

Deux lignes se dirigeant à l'ouest en partant de différents points de la ligne ci-dessus décrite, et ayant leur point de réunion dans la vallée de la Wahnapitæpee, ont été explorées.

Celle du nord, qui est la plus directe, se sépare de la ligne localisée au 19ème mille, en se dirigeant un peu vers le nord-ouest. En continuant à compter la distance à partir de la rivière du Sud (lac Nipissingue), la ligne traverse le bras principal de la rivière des Français près du 26ème mille, aux chûtes de la Chaudière, où la largeur de la rivière entre les berges est réduite à 200 pieds, et où le cours d'eau proprement dit n'a que 50 pieds de large. Près du 29ème mille, elle touche au bras nord de cette rivière et descend le long de sa rive gauche jusqu'au 34ème mille, où elle la traverse. La largeur de la rivière est à ce point de 200 pieds, et sa profondeur de 10 pieds.

Au 39ème mille, la ligne traverse un autre bras de la rivière des Français, large de 200 pieds, puis elle passe par une suite d'étroites vallées séparées par des coteaux rocheux, et au 61ème mille, elle traverse le lac Maskinongé, qui a une largeur de 1,700 pieds et une profondeur de 18 pieds. On peut néanmoins diminuer la quantité d'eau en pratiquant une voie d'écoulement. La ligne atteint la vallée de la Wahnapitæpee au 72ème mille.

Il y a peu de différence dans l'altitude de toute cette région, et les rampes sont généralement faciles. Les travaux à faire seront d'une nature variée, la ligne tantôt traversant des collines, tantôt passant par des vallées. Sur un parcours d'environ 11

milles, il sera nécessaire de faire des tranchées dans le roc jusqu'à une profondeur variant de 5 à 15 pieds, mais cela n'aura lieu que sur de courtes distances. Les travaux à faire sur le reste de la ligne seront peu considérables ou ordinaires.

La ligne du sud se sépare de la ligne localisée au 48ème mille, près de la partie supérieure de la baie de Cantin, et après un parcours de moins d'un demi-mille elle traverse la rivière au Doré, qui a, en cet endroit, 250 de largeur et 5 pieds de profondeur. Puis elle suit la rive nord de la baie de Cantin et traverse le bras principal de la rivière des Français aux rapides du Cheval. Le chenal à ce point a 200 pieds de largeur. Près du 55ème mille, elle traverse un autre bras de la même rivière, large de 40 pieds, et au 57ème mille elle traverse le bras nord. En cet endroit, le chenal a 250 pieds de largeur.

De ce point, la ligne se dirige vers le nord-ouest et suit une chaîne de petits lacs et de vallées étroites. Après avoir traversé le lac de l'Ile au 74ème mille et passé par une autre succession de vallées et de bas-fonds séparés par des collines rocheuses, elle rejoint la ligne décrite en dernier lieu près du 81ème mille.

La ligne du sud a une longueur de 9¼ milles de plus que celle du nord; cependant, elle formerait partie de la ligne principale, au lieu que le choix de celle du nord nécessiterait la construction d'un embranchement de 30 milles de long jusqu'à la baie de Cantin, ce qui augmente la longueur de la ligne à construire de 20¾ milles. Sur cette ligne, les rampes sont très faciles, et les travaux seraient semblables à ceux à faire sur la ligne nord en premier lieu décrite.

Sur les deux lignes se trouvent des étendues propres à la culture et couvertes d'épinettes blanches et rouges, de cèdres, de bouleaux et de trembles, qui pourraient fournir les traverses. La pruche et le pin s'y trouvent aussi en petites quantités, mais la plus grande partie de la dernière espèce a été détruite par le feu. A la baie de Cantin, près des rapides de la Chaudière, il y a de grandes étendues couvertes d'érables.

Explorations à l'aide du baromètre et de la boussole.

Les hauteurs et distances de ce point et au-delà ne peuvent être déterminées qu'approximativement. Les distances mentionnées ci-après sont évaluées depuis le point de départ sur la rivière du Sud, par la route nord ou directe.

La rivière Wahnapitæpee a 200 pieds de large au lieu où la ligne la traverse, et son altitude est de 632 pieds au-dessus du niveau de la mer. De là, la ligne d'exploration prend une direction nord-ouest et monte diagonalement à la hauteur des terres du lac Huron, traverse une région abrupte et rocheuse, sillonnée de nombreuses et étroites vallées échancrées çà et là par des lacs et savanes qué séparent des collines rocheuses. Cependant, une ligne praticable a été trouvée jusqu'à la rivière Vermillon, au 106me mille. Les rampes ne seraient pas très fortes et les travaux à faire ne seraient pas extraordinairement considérables. Au 85me mille elle traverse la longue vallée dont la direction est sud-ouest et qui renferme la chaîne de lacs étroits connus sous le nom de lac Long. A ce point, l'altitude est de 810 pieds. Jusqu'au 97me mille, la roche dominante est le gneiss, mais en gagnant l'ouest, l'ardoise finit par le remplacer tout à fait. La partie la plus élevée de cette section—1,010 pieds—est au 97me mille. A la traverse de la rivière Vermillon, au 106me mille et près du pied du lac Vermillon, l'altitude est de 936 pieds.

La ligne suit la rive nord du lac Vermillon pendant quatre milles, après quoi elle traverse une étendue rocheuse et montueuse jusqu'à la rivière des Espagnols, que l'on atteint au 135me mille à une altitude de 1,070 pieds. Entre ce point et la rivière aux Sables, la région est très accidentée et la direction suivie est tortueuse.

Le sol s'élève en gradins et en quelques endroits il est très escarpé, plus particulièrement depuis le 147me mille jusqu'à la rivière Rocheuse, où l'on atteint le 160me mille et où l'attitude est de 1,411 pieds. Il y aura de fortes rampes et des travaux considérables à exécuter sur la section entre la rivière Vermillon et aux Sables. Au 175me mille, la ligne traverse cette rivière près du pied du lac aux Sables, altitude, 1,512 pieds: on est ici près de la hauteur des terres entre le lac Huron et la Baie d'Hudson. La direction de la ligne est ensuite plus uniforme et il n'y a que très peu

de variation dans l'altitude des 10) milles suivants, de sorte que les rampes seraient très faciles et les travaux peu considérables ou ordinaires.

La ligne atteint la rivière aux Epinettes au 204ème mille, c'est-à-dire à environ un mille en amont de son affluent avec la Mississagua. Elle longe ensuite ce cours d'eau et son affluent, la rivière aux Cyprès, jusqu'à la source de cette dernière au lac Wagong, où elle atteint le 220ème mille et où l'attitude est de 1410 pieds. Elle traverse la rivière aux Embarras au 222ème mille et passe à l'extrémité sud du lac Winnibegon au 235ème mille. La rivière de Montréal, lac Supérieur, est traversée au 274ème mille—altitude 1,410 pieds—et la Shequamkah au 286ème mille, où l'altitude est de 1,345 pieds.

Sur les derniers 12 milles, le plateau est parsemé de nombreuses collines s'élevant de 300 à 400 pieds. Pour les éviter, il faudrait augmenter la courbe de la ligne, et les travaux à faire seraient plus considérables que sur le reste du plateau.

De la Shequamkah au lac Supérieur une nouvelle ligne a été explorée l'année dernière, mais plus au nord que celle de 1876, et passant à la tête du lac du Chien et dans la vallée de la rivière Blanche, évitant ainsi la région élevée à l'est de la rivière Sandbeach.

Cette ligne, cependant, offre encore plusieurs objections. Le pays est formé de vallées profondes et de hautes collines rocheuses souvent situées à angle droit de la direction générale du tracé; de là de grandes variations dans l'altitude, de fréquentes courbes et de fortes rampes par endroits, et son adoption nécessiterait assurément d'immenses travaux.

Au 306ème mille, la ligne atteint la vallée de la Michipicoton, près du pied du lac au Poisson-Blanc, lequel est un élargissement de la rivière ci-dessus. Altitude, 900 pieds.

La rivière à la Pie est traversée au 335ème mille. où l'altitude est de 963 pieds. Le point intermédiaire le plus élevé, c'est-à-dire au 318ème mille, est de 1,230 pieds.

De la rivière à la Pie à la tête de la rivière Blanche, la direction de la ligne est assez droite, les rampes sont généralement faciles et les travaux à exécuter ne seraient pas considérables. A ce point, l'élévation est de 1,380 pieds. De là la ligne descend la vallée de la rivière Blanche jusqu'au 417ème mille, où l'altitude est de 1,060 pieds. Il y a beaucoup de courbes sur cette section, mais les rampes seraient faciles et les travaux ordinaires.

De la rivière Blanche à la rivière du Pic, au 440ème mille, le sol est raboteux et montueux, la ligne va en serpentant, les rampes sont fortes et les travaux, en général, seraient d'une exécution difficile.

Le dernier point est au même niveau que le lac Supérieur, 600 pieds. De là, la ligne traverse une vallée jusqu'à la baie du Héron, et suit la rive du lac Supérieur jusqu'à Peninsular-Harbour, où elle rejoint le tracé de 1874 au 452ème mille. De Peninsular-Harbour à la rivière Népigon, la rive du lac Supérieur est profondément échancrée par de nombreuses baies et anses entourées de hautes falaises rocheuses, qui rendraient fréquentes les courbes de la ligne, tout en lui donnant çà et là de fortes rampes. La construction exigerait beaucoup d'excavation dans le roc et nombre de petits tunnels. (Voir rapport du 8 février 1877, pages 206 à 210.)

La ligne traverse la rivière Népigon près du lac Ellen, et sa longueur, à partir de la rivière du Sud, est de 569 milles ; et si elle était prolongée jusqu'à un point commun près de l'angle sud-est du lac Nipissingue, elle aurait 26 milles de plus que la ligne No. 2 explorée en 1873 (Voir rapport du 26 janvier 1874, page 205.)

En suivant le relevé de l'exploration de 1874, depuis la rivière Népigon *viâ* le lac du Chien jusqu'à un point sur la ligne en voie de construction à partir de Fort William et en gagnant l'ouest, la longueur totale serait de 661 milles.

Ces relevés démontrent qu'une ligne aux rampes assez faciles, et dont la construction ne serait dispendieuse que pour une partie, serait praticable depuis la rivière du Sud jusqu'au lac Vermillon, 106 milles. Mais entre ce point et le haut plateau du lac aux Sables, au 175ème mille, la région n'est pas aussi avantageuse. La direction de la ligne est tortueuse, l'ascension parfois abrupte et nécessiterait de fortes rampes, sans compter que sur une partie considérable les travaux seraient des plus dispendieux.

L'altitude presque uniforme de ce plateau sur une longue étendue de la ligne explorée et aux différents points où elle a été traversée par de précédents tracés, devrait induire à éviter les grands travaux qu'il faudrait faire sur la rive du lac Supérieur en déviant de la ligne actuelle à quelque point dans le voisinage du lac Winnibegon et en suivant la hauteur des terres qui se dirige plus au nord, jusqu'au lac Long, pour y rejoindre la ligne No. 2 du tracé de 1873. De là, elle suit cette dernière ligne jusqu'à la traverse de la rivière Népigon, près de la source de cette dernière dans le lac Ellen.

Si cette recommandation était jugée acceptable, nous aurions alors le choix sur deux lignes praticables entre l'angle sud-est du lac Nipissingue et la rivière Népigon, l'une passant au sud du lac Nipissingue et la hauteur des terres entre les lacs Huron et Supérieur et la baie d'Hudson, l'autre se dirigeant au nord du lac Nipissingue et généralement au nord de la hauteur des terres.

EXPLORATIONS DE LA RÉGION CENTRALE OU DES PRAIRIES.

Les explorations faites l'année dernière, dans le but de faciliter la traverse de quelques rivières et profonds ravins de cette région, ont donné les résultats qui suivent:—

Bras sud de la Saskatchewan, au 878ème mille, depuis le Fort William, lac Supérieur.

L'abord du côté est de cette rivière peut être réduit d'une rampe de 0.75 par 100 à 0.50 p. c., ou à 26·40 pieds par mille, mais la longueur de la ligne serait augmentée d'environ un mille et un tiers, et il faudrait exhausser son niveau au fond de la vallée de 88 à 95 pieds.

Coulée de l'Ours Gris, au 1,078ème mille.

D'après les relevés précédents, la largeur de la coulée était de 2,200 pieds au sommet, de 1,000 au fond, et sa profondeur était de 155 pieds. Selon le dernier relevé, sa largeur est de 2,400 pieds au sommet, de 1,200 au fond, et sa profondeur de 125. Les rampes ni la quantité des excavations à faire aux abords ne se trouvent augmentées.

A l'ouest de la coulée, au 1,078ème mille, l'altitude est diminuée de 54 pieds, et les rampes sont plus faciles.

Coulée du Buffle, au 1,101ème mille.

D'après des relevés antérieurs, la largeur de cette coulée était de 1,600 pieds au sommet, de 700 au fond, et sa profondeur était de 100 pieds, mais le dernier relevé réduit cette largeur à 1,200 pieds au sommet, à 600 pieds au fond et sa profondeur à 90 pieds.

Projet de déviation de la ligne depuis Selkirk en gagnant l'ouest et en passant au sud du lac Manitoba.

Conformément aux instructions verbales du ministre, il a été fait un examen de cette ligne et des relevés de quelques-unes des profondes vallées qu'elle traverse, et de quelques autres points.

La déviation de la ligne localisée commence à la traverse de la rivière Rouge et elle suit une direction sud-ouest jusqu'à ce qu'elle atteigne le centre des cantons au nord de la quatrième ligne de base; de là elle suit une direction franc ouest en longeant une réserve de chemin au centre de ce rang de cantons presque jusqu'à la vallée de la Petite-Saskatchewan. De ce point, et en continuant vers l'ouest, elle traverse l'Assiniboine en amont de l'affluent de la rivière Qu'Appelle et les Buttes de Tondre jusqu'au coude de la Saskatchewan-Nord, à Caerlaverock.

La ligne, dans toute la province de Manitoba,—près de 100 milles—est très avantageuse à la construction d'une voie ferrée, et les terres de chaque côté sont généralement fertiles. A l'ouest de la frontière provinciale, le sol est plus accidenté et de plus en plus pauvre.

La première grande difficulté est la traverse de la vallée de la Petite-Saskatchewan, qui a près d'un mille de largeur dans sa partie la plus élevée, et qui s'abaisse graduellement jusqu'à la rivière, où elle a 225 pieds de profondeur. Comme il serait évidemment impraticable de traverser cette vallée à angles droits, la direction de la ligne à été changée de manière à lui faire suivre obliquement l'un de ses versants et à lui faire remonter l'autre ; de sorte que le maximum des rampes sur le côté est a été réduit à 0·75 p. 100 ou 39·60 pieds par mille, sur un parcous de 5 milles, et sur le côté ouest à 1 p. 100 ou 52·80 pieds par mille, sur une distance d'un peu plus de quatre milles. Ainsi, il faudra parcourir neuf milles pour franchir cette vallée et faire dévier la ligne de la voie directe, ce qui, avec les courbes inévitables qu'il faudra lui faire subir, l'allongerait considérablement.

La vallée de la crique de la Queue-d'Oiseau a trois quarts de mille de largeur au point traversé par cette route, et sa profondeur est de 190 pieds au milieu.

La vallée de l'Assiniboine a plus d'un mille de large, largeur qui diminue irrégulièrement jusqu'au bas-fond qui se trouve à plus de 200 pieds au-dessous du niveau de la plaine. Près du Fort Ellice, où un pont est jeté sur la rivière, la largeur de celle-ci est de 300 pieds pendant les crues.

Il n'a pas été fait de relevé régulier de ces vallées, mais il est probable qu'elles pourraient être traversées comme celle de la Petite-Saskatchewan.

A l'endroit où le sentier la traverse, la vallée de la crique du Bras-Coupé a une profondeur de plus de cent pieds.

Les Buttes de Tondre pourraient être traversées sans que les rampes fussent extraordinairement fortes, mais non sans faire de grands travaux d'excavation. La ligne serait sinueuse et nécessairement plus longue que si elle était droite.

De là jusqu'au coude de la Saskatchewan-Nord, à Caerlaverock, la région est semblable à celle que traverse la ligne localisée. Une grande partie du sol n'est propre qu'aux pâturages ; l'autre est sablonneuse. Sur quelques-unes des Buttes de Tondre, et dans leur voisinage, se trouvent quelques étendues de bonne terre arable.

Déviation jusqu'au lac la Plume.

Ci-suit la description d'une ligne alternative dans la même direction générale. Suivant la direction de la dernière ligne jusqu'à la Petite-Saskatchewan, de ce point elle s'en écarte pour se diriger vers le nord-ouest et traverse l'Assiniboine près de l'embouchure de la rivière aux Coquilles. Passant de là au nord des Buttes de Tondre, elle rejoint la ligne localisée près du lac la Plume.

La vallée de la crique de la Queue-d'Oiseau, là où cette ligne la traverse, est presque d'un mille de large au niveau de la plaine, et elle descend graduellement jusqu'à la rivière, où elle atteint une profondeur de 175 pieds. On pourrait y arriver du côté est par une étroite vallée latérale, mais il n'y a pas d'issue correspondante du côté ouest.

La vallée de la rivière aux Coquilles, où touche la ligne, a 250 pieds de profondeur, plus d'un mille de large au sommet, et 1,000 pieds au fond. Par la pente de cette vallée on pourrait descendre jusqu'au fond de celle de l'Assiniboine, et après l'avoir traversée remonter par une vallée latérale jusqu'au plateau sur le côté ouest ; cependant, cela ne se pourrait qu'au moyen de fortes rampes et d'un grand nombre de courbes, et la longueur de la ligne serait ainsi considérablement augmentée. Quelques-unes des rampes adoptées pendant le tracé étaient de 70 pieds par mille, mais il est probable qu'elles pourraient être réduites à 1 p. 100 ou 52·80 pieds par mille ; cependant, ce résultat ne sera possible qu'à la suite de grands travaux d'excavation.

Jusqu'au lac la Plume, le reste de la ligne est avantageux. Une grande partie du sol est propre à la culture ; dans l'autre se trouve aussi de bonnes terres à pâturages, mais le reste est très pauvre.

On devra remarquer que l'ingénieur en chef a fixé le maximum des rampes à 0·50 p. 100=26·40 pieds par mille dans la direction est, et à 1 p. 100=52·80 pieds par mille dans la direction ouest, et que sur la ligne localisée cette proportion a été observée jusqu'à un point à l'ouest de Battleford. Cependant, il ne pourrait en être ainsi sur

la ligne suggérée. Même en faisant de grands travaux, une rampe de 1 p. 100 en chaque sens serait la plus favorable que l'on pourrait obtenir sur un grand nombre de milles.

Ceci, joint à l'augmentation de la longueur de la ligne due aux courbes et déviations de la direction générale, rendrait la voie proposée très inférieure, sous le rapport des frais d'exploitation, à la ligne localisée, et ajouterait considérablement aux prix à payer pour faire transporter aux ports de mer les produits de ces régions immenses et riches au point de vue agricole qui s'étendent plus loin dans le nord-ouest.

Il n'existe pas de données permettant d'établir la différence du coût de la construction des deux lignes; mais c'est là un point de moindre importance que l'exploitation économique, une fois la voie construite.

Si l'on compare la région de bonnes terres que traverseraient la ligne localisée et les déviations suggérées, ces dernières l'emporteraient probablement pour les premiers cent milles, c'est-à-dire jusqu'à la frontière occidentale du Manitoba, vu que les terres de cette province sont généralement fertiles, et que dans la partie qui serait traversée par les lignes projetées, le sol est comparativement bien égoutté et sans bois, deux choses qui peuvent en hâter la colonisation. Toute la province, cependant, aurait besoin d'un bon système de drainage.

La ligne localisée traverse aussi de grandes étendues de bonnes terres, et il ne faut pas oublier que même les savanes ou les marais, que l'on rencontre sur les deux lignes, feront, une fois égouttés, d'excellentes prairies, car la profondeur n'en est pas considérable. Ainsi que cela s'est vu ailleurs, les fossés seuls du chemin de fer contribueront beaucoup à l'asséchement de ces marais. Sur la ligne localisée se trouvent de grandes étendues couvertes de bois, principalement de tremble. Ce fait pourrait être une difficulté que rencontrerait l'établissement de ces localités, mais il ne laisse pas que d'offrir des avantages équivalents.

Au-delà des premiers cent milles depuis Selkirk, il y a une longue lisière de terre de qualité inférieure et variable sur les deux lignes; mais dans la vallée de la rivière du Cygne, la ligne localisée passe dans une grande et fertile région. Dans les lieux où l'on ferait passer les déviations suggérées, le sol, une fois la frontière de la province franchie, devient de qualité inférieure, et une petite partie seulement en est cultivable à l'ouest jusqu'au coude de la Saskatchewan Nord.

Sur la ligne de déviation depuis la Petite-Saskatchewan, au nord-ouest, jusqu'au lac la Plume, il y a de très grandes étendues de bonne terre arable.

Cela paraissait indiquer que la zone fertile se dirige vers le nord-ouest, et c'est ce qu'un examen plus étendu de la région a confirmé.

Une ligne tirée de Winnipeg au Fort à la Corne, près du confluent des deux bras de la Saskatchewan, couperait l'angle sud-ouest du lac Manitoba, longerait la base nord-est de la montagne du Dauphin, traverserait l'extrémité nord des montagnes du Canard, et passerait à 15 ou 20 milles au nord du Fort Pelly, pour traverser ensuite les collines de Basquia. Si cette ligne était prolongée dans la vallée du Castor jusqu'au lac la Biche, et de là par le petit lac de l'Esclave de manière à franchir la rivière de la Paix, près de l'embouchure de la rivière à la Boucane, elle indiquerait la direction générale de la zone arable du territoire du Nord-Ouest. On ne doit pas s'attendre que dans une région de plus de 1,000 milles le sol soit partout bon également. La zone fertile est très irrégulière, souvent traversée et échancrée par des marais et lacs, et variée çà et là par des chaînes de coteaux où le sol varie de qualité, mais elle renferme de vastes étendues d'une fertilité extraordinaire. Le sol devient meilleur et le climat plus salubre à mesure que l'on avance vers le nord-ouest, et il a été constaté que même au-delà de la rivière de la Paix le sol est d'une fertilité vraiment étonnante.

Il est évident qu'une même ligne de chemin de fer ne pourrait traverser toutes les parties fertiles d'une aussi vaste région, et qu'avant même que la ligne principale soit complétée, il faudra faire des embranchements dans différentes directions.

Une ligne d'embranchement dont le prix de revient serait comparativement peu élevé, pourrait desservir la province de Manitoba tout aussi bien qu'une diversion de la ligne principale, diversion qui, si elle était faite ainsi qu'on le suggère, ne pourrait être que nuisible aux intérêts généraux du pays.

D'après tous les renseignements obtenus jusqu'ici, il semblerait injudicieux qu'aucun changement fût fait à la ligne localisée dans ce district; mais il paraît tout de même qu'une ligne serait praticable, si, après avoir passé l'extrémité sud du lac Manitoba, elle prenait une direction nord-ouest, longeait la base orientale de la montagne du Dauphin et l'extrémité nord de la montagne du Canard, et rejoignait la ligne localisée dans la vallée de la rivière du Cygne.

On dit que cette région est plane et bien couverte d'épinette blanche, de tremble et d'une petite quantité d'érables. (*Voir* rapport du 10 avril 1872, page 56.) Nous ajouterons cependant qu'elle renferme quelques petits lacs entourés de grands marais.

La ligne suggérée serait de 20 à 30 milles plus longue que celle localisée, mais ses rampes seraient probablement faciles et les travaux de construction ordinaires. Ainsi, elle offrirait moins d'objections que les autres déviations proposées.

EXPLORATIONS DANS LA RÉGION OCCIDENTALE OU MONTAGNEUSE.

En 1877, jai parcouru la route depuis la Saskatchewan—*viâ* la Passe de la Tête-Jaune et les vallées des rivières Thompson et Fraser—jusqu'à la côte du Pacifique, et l'ai examinée soigneusement sur la plupart de ses points difficiles. Un tracé de localisation de cette partie de la ligne a été fait depuis la Cache de la Tête-Jaune jusqu'à Burrard Inlet, et par lui l'on a pu éviter ou amoindrir quelques-uns des obstacles rencontrés lors des tracés précédents et rendre ainsi la ligne généralement plus avantageuse. Lorsque les plans et profils seront dressés et que les quantités des différents travaux auront été établies, nous aurons de meilleures données que celles obtenues jusqu'à présent pour évaluer les frais de construction. Ci-joint se trouve le compte-rendu que M. H. J. Cambie a fait de ce tracé.

EXPLORATION DE LA ROUTE DE LA SKEENA.

Dès le commencement, on reconnut qu'à l'embouchure de la rivière Skeena il n'existait pas de havre permettant d'y établir un terminus de chemin de fer. Il y aurait un bon ancrage dans la baie Cardena, à l'extrémité sud de l'île Kennedy, mais il serait extrêmement difficile, sinon impossible, de diriger une ligne de chemin de fer jusque dans ce voisinage.

En conséquence, l'attention fut dirigée sur Port Simpson, à l'extrémité nord de la péninsule Tsimpsienne. Ce port est bien connu et excellent, et un examen a démontré qu'une ligne pourrait être conduite sur le côté nord et jusqu'à ce point de la péninsule sans rencontrer de grands obstacles.

La distance serait probablement plus longue de dix milles qu'à la baie Cardena, mais des deux havres celui-ci est mieux adapté à la desserte du commerce, et les frais de la construction du chemin seraient probablement beaucoup moins élevés.

Travaux à faire.

Depuis Port Simpson, sur environ 35 milles sur le côté nord de la péninsule Tsimpsienne, et dans la traverse d'une colline de 250 pieds d'élévation jusqu'aux rives de la Skeena, les travaux seraient considérables.

En remontant la Skeena dans les montagnes des Cascades, les travaux seraient généralement considérables, mais moindres que par l'une ou l'autre des vallées des rivières Fraser et Homathco, dans la même chaîne de montagnes.

Pour les premiers 35 milles, l'inclinaison des collines est rapide jusqu'au bord de l'eau, et il y a des indices que des avalanches de neige ont eu lieu sur plusieurs points. La longueur moyenne de la vallée est d'un mille, mais la rivière est remplie d'îles et ses eaux baignent le pied des montagnes des deux côtés.

En amont de ce point, sur une distance d'environ 80 milles, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'on soit arrivé au versant oriental de la chaîne des Cascades, la vallée se rétrécit un peu, mais les collines ne sont pas aussi à pic. Ensuite, la vallée semble s'élargir, et les travaux seraient ordinaires sur environ 40 milles, distance qui porterait la ligne aux fourches de la Skeena, près desquelles est situé un village indien appelé Kitma sur la carte.

A ce point, l'élévation est d'à peu près 700 pieds au-dessus du niveau de la mer, et sur toutes ces distances les rampes seraient très faciles du côté de la mer.

Jusqu'à ce point la direction générale de la ligne est nord-est, mais ici elle quitte la Skeena et se dirige vers le sud-est à angle droit et remonte la vallée de la Watsonquah, qui, pour les premiers 27 milles, n'est qu'une gorge profonde, et où il faudrait que les rampes fussent fortes et faire de bien grands travaux.

Par le lac Fraser et jusqu'à la vallée de la Néchacco, le reste de la distance aurait des rampes faciles et n'exigerait que peu de travaux. Entre les rivières Skeena et Néchacco, le point culminant n'est qu'à 2,400 pieds au-dessus du niveau de la mer. Dans cette vallée, il y a liaison avec la ligne précédemment tracée depuis la Passe de la Tête-Jaune. (*Voir* rapport du 8 février 1877, pages 274–276.)

Plusieurs fois on a essayé de trouver une passe conduisant en droite ligne de la Skeena au lac François, afin d'éviter l'angle entre la première et la Watsonquah, mais sans y parvenir, l'espace compris dans cet angle n'étant qu'une masse compacte de hautes montagnes.

Depuis un point commun à l'embouchure de la Chilacco, près du Fort George, les distances sont les suivantes :—

	Milles.
Jusqu'à Port Simpson, approximativement	430
" Bute Inlet, mesurée	289
" Dean Inlet "	231

Cependant, Port Simpson est bien plus près de la côte asiatique, les distances à Yokohama étant comme suit :—

	Milles marins.
De Port Simpson	4,450
Du havre Kamsquot, Dean Inlet	4,720
" " Waddington, Bute Inlet	4,836

Nature du sol, etc.

Dans le voisinage de Port Simpson, il y a une petite étendue de terre propre à la culture. Dans la partie inférieure de la Skeena, beaucoup des îles qui s'y trouvent sont formées d'un riche alluvion, mais elles sont parfois submergées pendant les crues. Sur les 15 ou 20 milles en aval des fourches de la Skeena, et sur une petite distance en amont de ce point, les collines, de chaque côté, sont à deux ou trois milles de la rivière. Le sol est d'une bonne qualité et couvert de trembles, de bouleaux et d'épinettes blanches de petite venue. Aux fourches de la Skeena, on a fait une belle récolte d'avoine, qui était presque mûre le 31 juillet, et il en a été de même pour les pommes de terre, carottes, choux, etc.

Sur les versants de la vallée de la Watsonquah et dans toute sa longueur il y a des étendues de prairie dont l'herbe est magnifique. Les racines de cette herbe s'entrelacent et forment une tourbe, de sorte que les bêtes à cornes ou les moutons ne pourraient la détruire comme peut l'être l'herbe en touffes (*bunch grass.*)

Cette partie du pays étant exposée aux gelées pendant l'été, je dois dire que pour cette raison elle se trouve pour ainsi dire impropre à la culture.

Bois.

Un arbre communément appelé le " cyprès jaune " croît sur la partie inférieure de la Skeena. Sa fibre est forte et dure et on le dit très durable, mais il s'y trouve en si petite quantité que l'on ne peut le compter que comme n'ayant qu'une faible valeur commerciale. On peut en dire autant de la pruche, bien qu'en quelques endroits cet arbre atteigne de grandes dimensions. Sur la plupart des îles exposées à l'inondation se trouvent de beaux peupliers du Canada que l'on pourrait utiliser plus tard comme le sont le tilleul et le tulipier dans la province Ontario.

Neige.

Dans les montagnes des Cascades, la neige s'amoncèle par endroits jusqu'à sept ou huit pieds d'épaisseur. On dit qu'il arrive rarement que des fourches de la Skeena à la rivière Fraser elle atteigne plus de trois pieds d'épaisseur.

Minéraux.

Du marbre variant du pourpre au blanc a été vu en lits d'une grande épaisseur. On a aussi trouvé des minerais de cuivre et de plomb, mais pas en filons considérables.

EXPLORATION DE LA PASSE DE LA RIVIÈRE-AUX-PINS.

Les rapports très favorables que l'on a reçus concernant la région de la rivière à la Paix, et la perspective de pouvoir trouver une route avantageuse dans la Passe de la Rivière-aux-Pins, rendaient nécessaires de nouvelles démarches pour obtenir de plus amples renseignements sur ces sujets. En conséquence, l'exploration a été prolongée depuis un point dans le voisinage du lac Fraser, *viâ* l'extrémité est du lac Stewart, jusqu'au Fort McLeod, sur la rivière aux Panais, ou bras sud de la rivière à la Paix.

Cette route a été reconnue désavantageuse à la construction d'une voie ferrée, mais on a pu trouver ensuite une bonne ligne de raccordement, quoique plus sinueuse, en suivant les rivières Néchacco et Stewart jusqu'au Fort George, et ensuite en prenant une direction nord par les vallées des rivières Fraser et au Saumon, et en traversant la hauteur des terres jusqu'au lac du Sommet, l'une des sources de la rivière aux Panais. De là, cette dernière rivière a été suivie en descendant jusqu'au Fort McLeod.

Du Fort McLeod au Fort St. Jean, peu de cette région était connue à part du sentier tracé par les Sauvages à travers les Montagnes-Rocheuses. On n'a pu, non plus, obtenir de renseignements dans le voisinage sur la Passe de la Rivière-aux-Pins, excepté d'une vieille indienne, qui traça des lignes sur le sable et qu'elle expliqua de son mieux.

C'est avec ce vague renseignement que l'exploration a été continuée du Fort McLeod vers l'est, et nous avons suivi la vallée de la rivière Misinchinca, tributaire de la rivière aux Panais, jusqu'à une altitude de 5,500 pieds sans rien voir qui indiquât une passe. En descendant la rivière, on découvrit un cours d'eau qui s'y jetait du côté nord, à environ 35 milles en amont de son confluent avec la rivière aux Panais. Ayant remonté ce cours d'eau à une distance de quatre milles, on reconnut qu'il prenait sa source dans un petit lac appelé Azuzetta. Ce dernier se trouve près du sommet de la Passe de la Rivière-aux-Pins : son altitude a été évalué à 2,430 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Un peu au-delà nous atteignions la partie supérieure de la rivière aux Pins, qui fut suivie en gagnant l'est jusqu'aux Fourches, point où s'est rendu en canot M. Selwyn en 1875. (*Voir* Exploration Géologique du Canada, Rapport des Opérations, 1875-76, pages 58 à 60.)

L'exploration a été continuée jusqu'à trente milles à l'est des Fourches dans les Plaines du Castor, qui se trouvent entre les Montagnes-Rocheuses et la rivière de la Paix.

Ainsi se trouve enfin résolue la question de la praticabilité de la Passe de la Rivière-aux-Pins. Le rapport définitif n'est pas encore reçu, mais la distance entre le Fort McLeod, sur le côté ouest des montagnes, et les Fourches de la rivière aux Pins, du côté est, est approximativement évaluée à 90 milles.

On dit que les rampes sont généralement faciles, sauf sur environ quatre milles près de sommet de la passe, où elles seront probablement d'à peu près soixante pieds par mille. Excepté sur un parcours d'environ huit milles près du sommet de la passe, et sur une petite distance aux Fourches de la rivière aux Pins, les travaux de construction de la voie seront ordinaires.

On dit que dans la vallée de la rivière aux Pins, et sur une distance d'environ 50 milles en amont des Fourches, le sol est d'excellente qualité et propre à la culture et aux pâturages.

On devra remarquer que cette étendue fertile, située presque au centre des Montagnes-Rocheuses, est un prolongement des plaines du Castor, qui se relient à la grande zone fertile s'étendant du Manitoba jusqu'au-delà de la rivière de la Paix.

Si un relevé plus complet démontre qu'une ligne par cette route est aussi praticable qu'on le rapporte, les résultats de cette exploration figureront parmi les plus importants qui aient été obtenus depuis le commencement de l'entreprise. Quelques-unes des plus grandes difficultés que rencontrait le passage des Montagnes-Rocheuses auront disparu, et cette immense chaîne réputée infranchissable, mais dont l'accès est réellement difficile pour un chemin de fer, pourra être traversée en établissant des rampes peu prononcées et en exécutant des travaux guère plus dispendieux que ceux qu'exigeront d'autres parties de la ligne.

Indépendamment des immenses avantages qu'offre cette route, il faut aussi considérer qu'au lieu de traverser une région stérile, où la colonisation serait impossible sur des centaines de milles, la ligne passera sur un sol d'une fertilité remarquable, et entre les vastes régions minières d'Ominéca et de Caribou. Les résultats extraordinaires qu'ont donné de récentes opérations minières dans cette dernière région, portent à croire que lorsque leurs ressources seront plus amplement developpées—ce qui ne peut se faire qu'au moyen d'une communication directe par voie ferrée—elles pourront rivaliser, pour le moins, avec les fameuses régions aurifères et argentifères des Etats voisins, et qui sont situées dans la même zone montagneuse.

Quant à présent, il est possible que Port Simpson paraisse situé trop au nord pour en faire le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il importe de ne pas perdre de vue qu'à raison du peu d'élévation des terres, de la facilité qui devra en résulter pour les rampes, et les travaux comparativement peu considérables que nécessitera sa construction jusque-là, ce point offre des avantages de nature à permettre à une ligne canadienne de défier la concurrence dans la desserte du commerce avec la Chine et le Japon, Port Simpson étant d'au moins 500 milles plus rapproché de Yokohama que le hâvre de Holmes, à l'embouchure de Puget Sound, le terminus projeté du *Northern Pacific Railway*, bien que ce dernier soit encore plus avantageux que celui de San Francisco.

Mais la Passe de la Rivière-aux-Pins n'est pas seulement la clef de Port Simpson : elle offre encore une communication comparativement facile avec Bute Inlet et tous les bras de mer intermédiaires entre ce point et Port Simpson ; car les vallées des rivières conduisant à ces baies forment, depuis la vallée de la Stewart, au sud-ouest de la Passe, un rayon exceptionnellement régulier. Ainsi, les nombreux obstacles que rencontrait le passage vers Bute Inlet et les baies au nord, *viâ* la Passe de la Tête-Jaune, peuvent être évités, et cela, probablement, sans augmenter la longueur de la ligne.

La distance depuis Livingstone, sur la ligne localisée, par la Passe de la Tête-Jaune, jusqu'au confluent des rivières Chilacco et Stewart, près du Fort George, est de 1,029 milles. Mesurée sur la carte, la distance entre les mêmes points, par la Passe de la Rivière-aux-Pins, est si près d'être égale à celle qui vient d'être donnée, qu'un relevé seul pourrait déterminer la différence précise des deux routes.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE.

La ligne est établie depuis Fort-William jusqu'à un endroit appelé "Falcon," distance de 137 milles, et elle est en opération jusqu'à la rivière des Anglais, 113 milles. Il y a beaucoup de défrichement de fait entre Falcon et Kéwatin, 166 milles, et on a établi une ligne sur un parcours de 30 milles à l'est de Kéwatin. Entre Kéwatin et Selkirk, 112 milles, la ligne est établie et en opération. On espère terminer durant l'hiver la ligne devant relier Fort-William et Selkirk.

On a établi et mis en opération la ligne télégraphique entre Selkirk et Livingstone, distance de 271 milles, mais il sera nécessaire d'affermir un certain nombre de poteaux dans des endroits où la ligne traverse des lacs, des étangs ou des marais. La ligne d'embranchement entre Selkirk et Winnipeg est établie et est maintenant en opération.

Celle qui se trouve entre Livingstone et un endroit situé dans la longitude du Fort Edmonton est établie et a été mise en opération, mais il reste beaucoup de défrichement à faire; on devra aussi remplacer des poteaux de qualité inférieure et faire des changements sur quelques parties. Pour le moment, cette ligne ne fonctionne que jusqu'à Battleford.

On n'a terminé aucune partie de la ligne sur la section ouest depuis Edmonton jusqu'à la ligne déjà établie dans la Colombie-Britannique, mais beaucoup de matériaux ont été déposés le long de la route.

TERRASSEMENT, POSE DES LISSES, ETC.

De Fort-William à la Rivière des Anglais, 113 *milles.*

Le terrassement de la chaussée du chemin de fer est terminé depuis Fort-William, en allant vers l'ouest, et on a construit les ponts jusqu'au 77ème mille; au-delà de cet endroit, plusieurs parties séparées du chemin, formant en tout une distance de 4 milles, sont nivelées. On a posé les lisses sur un parcours de 41 milles, et sur cette distance, 36 milles ont été en partie ballastés et mis en assez bon état de service.

De la Rivière des Anglais à Kéwatin, (Portage du Rat,) 184 *milles.*

La ligne entre ces deux points est localisée, mais n'est pas encore donnée à l'entreprise.

De Kéwatin au lac LaCrosse, 36 *milles.*

Une grande partie de l'excavation, presque toute faite dans le roc, est terminée depuis Kéwatin, en allant vers l'ouest, sur un parcours de 25 milles. On dépose maintenant les matériaux entre le 25ème et le 36ème mille, mais on n'a pas encore commencé le terrassement.

Du lac LaCrosse à Selkirk, 76 *milles.*

Il n'a pas été fait de terrassement depuis le lac LaCrosse, en allant vers l'ouest, sur une distance de 11 milles.

Depuis le 11ème jusqu'au 43ème mille, le terrassement avance dans des proportions variées, et sur ce parcours, 17 milles à peu près, en partie détachés, sont prêts à recevoir les lisses. Depuis le 43ème mille jusqu'au 76ème, le terrassement et la construction des ponts sont terminés, et la chaussée est prête pour la pose des lisses. Sur un parcours de 6 milles, à l'ouest de Selkirk, les lisses ont été posées, mais le ballastage n'a pas été fait.

Embranchement de Pembina.

Cet embranchement part de la ligne principale à Selkirk pour se diriger vers le sud jusqu'à la frontière internationale à Emerson; sa longueur est de 84½ milles. Sur une distance de 22 milles, entre Selkirk et St. Boniface, vis-à-vis Winnipeg, le

terrassement est terminé depuis l'été dernier et les lisses ont été posées, mais le ballastage n'a pas été fait. Il n'a pas été fait non plus de terrassement entre les 22ème et 29ème milles. Le terrassement depuis le 29ème mille jusqu'à Emerson a été terminé en 1875, à l'exception des endroits où devront être construits les ponts et leurs abords.

REMISE POUR LOCOMOTIVES.

La remise pour recevoir dix locomotives, à Fort-William, est terminée.

HABITATIONS POUR LES INGÉNIEURS.

Une bonne habitation a été construite à Fort-William pour l'ingénieur local, et 18 autres de plus petites dimensions ont été construites sur la route entre Fort-William et Selkirk pour l'usage des ingénieurs adjoints, durant le temps de la construction. Quand le chemin de fer sera définitivement ouvert au commerce, ces habitations serviront de dépendances pour les stations.

ÉCLUSE DE FORT FRANCES.

L'excavation dans le roc est presque terminée. Le bois pour la charpente des portes sera apporté sur les lieux dans le cours de l'hiver. Pour la description des travaux, voir le rapport de l'année 1876. Annexe, pages 205-208.

ENTREPRISES.

Un tableau de tous les travaux donnés à l'entreprise, ainsi qu'un état de la dépense encourue durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1877, est annexé à ce rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

MARCUS SMITH,
Ingénieur en chef suppléant.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

TABLEAU DES CONTRATS passés et des sommes payées en conséquence, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1877.

Contrat No.	Nature des travaux entrepris.	Date du contrat.	Noms des entrepreneurs.	Montant dépensé durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1877.
		1874.		$ cts.
1	Construction de la ligne de télégraphe, de Fort-Garry à Livingstone	17 octobre	Sifton, Glasset et Cie	35,780 80
2	do de Livingstone à Edmonton	30 do	R. Fuller	32,414 95
	do d'Edmonton à la Colombie-Britannique.	10 nov.	F. J. Barnard	8,900 00
		1875.		
	do du Lac Supérieur à Fort-Garry	19 fév	Oliver, Davidson et Cie	40,027 66
		1874.		
5	Embranchement de Pembina { Terrassement / Prolongement de St. Boniface à Selkirk, terrassement, ponts et pose des rails	31 août	Joseph Whitehead	{ 13,298 00 990 00
		1875.		
13	De Fort-William à la Crique Sunshine, terrassement et ponts	3 avril	Sifton et Ward	114,100 00
14	De la Rivière-Rouge au lac La Crosse, do	3 do	Sifton et Ward	130,470 00
		1877.		
15	{ Du lac La Crosse au Portage du Rat, do / De la rivière Rouge au Portage du Rat, pose des lisses et ballastage }	9 juin	Sutton, Thompson et Whitehead	54,300 00
		1875.		
23	Traverses de chemin de fer, No. 56,339	4 oct.	Sifton et Ward	3,669 79
		1876.		
25	{ De la Crique Sunshine à la rivière des Anglais, terrassement et ponts / De Fort-William à la rivière des Anglais, pose des lisses et ballastage }	6 juin	Purcell et Ryan	335,800 00
26	Remise pour 10 locomotives à Fort-William	17 juillet	James Isbester	16,600 00
29	Carvelles pour chemin de fer, 150 tonnes livrées à Fort-William	28 do	Cooper, Fairman et Cie	8,532 90
		1877.		
32	Carvelles pour chemin de fer { 200 tonnes livrées à Duluth / do Fort-William }	12 mai	Cooper, Fairman et Cie	13,617 50

ANNEXE B.

RAPPORT SUR LE TRACÉ DE LOCALISATION DEPUIS LA PASSE DE LA TÊTE-JAUNE JUSQU'À BURRARD INLET, PAR H. J. CAMBIE, INGÉNIEUR EN CHARGE DES EXPLORATIONS À LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

OTTAWA, 23 avril 1878.

MONSIEUR,—Le 19 décembre dernier, j'ai soumis un rapport donnant une description du tracé de localisation de la ligne fait dans l'été de 1877, depuis la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Burrard Inlet.

Depuis, les plans et profils ont été terminés et cela me permet de corriger ce rapport comme suit:—

Du sommet de la Passe de la Tête-Jaune au 38ème mille, à l'ouest, la ligne descend la vallée de la rivière Fraser, et, jusque-là, elle est commune à toutes les routes traversant la Colombie-Britannique.

Divergence jusqu'au lac aux Atocas—du 38ème au 58ème mille.

La ligne continue à suivre la vallée de la rivière Fraser, dans la direction ouest, jusqu'au 46ème mille environ, près de la Cache de la Tête-Jaune; à cet endroit, elle tourne soudainement au sud, en remontant la vallée de la rivière aux Atocas jusqu'au lac de ce nom. D'après le tracé, elle se trouve presque de niveau jusqu'à ce qu'elle entre dans la vallée aux Atocas, puis elle s'abaisse graduellement jusqu'au lac, ce qui fait que son inclinaison se ménage sur une grande distance. Pour les premiers huit milles, elle se trouve élevée sur le flanc de la montagne, qui est très escarpée; elle devra présenter un grand nombre de courbes, et les travaux à faire dans le roc seront très considérables.

Sur le reste du parcours les courbes seront faciles, et les excavations devront se faire dans le gravier sur une distance de deux milles, où le travail sera difficile, et d'environ dix milles où il sera ordinaire.

La crique McLennan, dont la largeur est de 100 pieds, est le principal cours d'eau à traverser.

Du lac aux Atocas à la rivière Thompson Nord—du 58ème au 85ème mille.

Au 58ème mille, la ligne traverse le lac aux Atocas, large de 4,000 pieds et de 5 à 7 pieds de profondeur;—de là, en gagnant dans la direction sud, elle traverse la rivière du Canot, tributaire de la Colombie, au 61ème mille, et remontant la vallée de la rivière du Camp, jusqu'au 71ème mille, elle atteint une hauteur de 2,880 pieds au-dessus du niveau de la mer, et entre dans la vallée du lac et de la rivière Albréda, dont les eaux s'épanchent, par les rivières Thompson et Fraser, dans le détroit de Géorgie, à environ dix milles au sud de Burrard Inlet; après quoi elle suit les vallées de ces rivières sur toute la distance à parcourir pour arriver à ce dernier point. Il a été fait des études autour des deux extrémités du lac aux Atocas, mais on y a renoncé pour des raisons d'économie. Sur les trois milles de ce point à la rivière du Canot, les travaux à exécuter seront considérables.

Entre le 80ème mille et le 82ème, l'Albreda coule avec rapidité, puis, ralentissant son cours, elle unit ses eaux à celles de la rivière Thompson au 85ème mille. Pour donner aux rampes un maximum de 1 p. 100, la ligne se trouve localisée sur les flancs escarpés d'une colline pendant un parcours de 4 milles, présentant de nombreuses courbes d'un rayon de 1,146 et de 1,433 pieds, et des travaux considérables à exécuter.

S'il était possible de donner à la ligne, sur une courte distance, une rampe plus prononcée, de manière à la maintenir au fond de la vallée, il est probable que les courbes deviendraient plus faciles et que l'on pourrait réduire de beaucoup la quantité des travaux à exécuter, sans nuire notablement à l'efficacité du chemin.

Sur quatre des vingt milles qui restent, les travaux à exécuter seraient considérables, et sur les seize autres, ces travaux seraient ordinaires et même peu considérables. Quant au sol, il se compose principalement de sable, de gravier et de cailloux.

Vallée du bras nord de la rivière Thompson—du 85*ème au* 102*ème mille.*

Près du 85ème mille, la ligne traverse le bras nord de la rivière Thompson, large de 300 pieds, et longe ensuite sa rive droite. Comme elle se trouve là en grande partie sur le flanc du coteau, des courbes prononcées seront nécessaires, et l'on en a adopté quatre de 820 pieds de rayon ; mais à ces endroits les rampes seront faciles, car le sol n'est que légèrement onduleux.

Sauf sur un point, près du 86me mille, où la principale montagne confine à la rivière, les travaux qu'il y aura à faire peuvent être classés comme moyens.

Il faudra établir des caissons en différents endroits pour protéger la ligne contre les eaux de la rivière Thompson.

Vallée du bras nord de la rivière Thompson—du 102*me au* 120*me mille.*

Pour les premiers quatre milles la ligne passe sur des terrasses qui nécessiteront de grands travaux. De ce point elle traverse des bas-fonds, et excepté à quelques endroits où la rivière longe le pied du coteau et où il faudra pratiquer quelques excavations dans des pointes de roche qui projettent, les travaux seront là peu considérables. Les principaux cours d'eau qui exigeront des ponts sont la rivière Verte, qui a 75 pieds de large, et la rivière Bleue, dont la largeur est de 100 pieds. Les rampes et courbes seront faciles.

Vallée du bras nord de la rivière Thompson—du 120*me au* 130*me mille.*

Toute cette section est sur le versant de collines et comprend la gorge de quatre milles de longueur du bras nord de la rivière Thompson. En général, les travaux à faire seront dans le roc, et sur une étendue de six milles ils seront considérables ; il faudra percer deux tunnels, l'un de 350 pieds, et l'autre de 150. Bien que pour cette gorge la descente soit rapide, il n'y aura qu'un mille et un quart de rampe d'un pied par cent. Les courbes les plus prononcées seront d'un rayon de 1,146 pieds. Il n'y a pas de grands cours d'eau sur cette ligne.

Vallée du bras nord de la rivière Thompson—du 130*me au* 143*me mille.*

Cette section est sur les bas-fonds voisins de cette partie de la rivière appelée Still-Water (Eau dormante), et sujette à déborder lors des crues en juin et juillet : la ligne alors aura besoin d'être protégée de ce côté. Deux pointes de roche et un coteau de gravier bordant la rivière devront être percés ; les autres travaux se borneront presque exclusivement aux remblais et ils ne seront pas considérables. Il n'y aura pas besoin de grands travaux d'art. Les rampes et les courbes seront faciles.

Vallée du bras nord de la rivière Thompson—du 143*me au* 164*me mille.*

Six milles de cette section sont sur les versants de coteaux et nécessiteront de grands travaux, dont un tiers sera dans le roc ; les autres quinze milles passent sur des bancs et bas-fonds. Le sol se composant de gravier et cailloux, les travaux seront ordinaires. Plusieurs endroits devront être protégés contre l'action des eaux de la rivière, et deux autres contre les éboulements des terres, qui ont lieu le printemps entre le 160me et le 162me milles. Les rampes seront onduleuses, et sur quatre étendues elles seront de 1 sur cent, mais la plus longue n'aura qu'un mille et demi. Pour éviter un tunnel, on a fait une courbe d'un rayon de 716 pieds sur une rampe de 26 pieds par mille. La rivière Enragée, seul cours d'eau remarquable à traverser, n'a que 60 pieds de largeur.

Vallée du bras nord de la rivière Thompson jusqu'à l'Eau-Claire—du 164*me au* 182*me mille.*

Environ quatre milles de ce parcours se trouvent sur le versant escarpé d'une colline confinant à la rivière, et près des baies il sera nécessaire de protéger la ligne. Sur environ six milles, les travaux seront considérables—le sol est en grande partie du sable et gravier et des cailloux—mais ils le seront bien moins sur le reste. Près du 171me mille, la ligne traverse sur la rive orientale du bras nord de la rivière Thompson, et longe ce côté jusqu'à Kamloops. A ce passage, la rivière a 350 pieds de large ; c'est le seul grand cours d'eau à franchir dans cette section. Le sol est onduleux, mais les rampes et courbes seront faciles. En faisant passer la ligne sur la rive gauche de la rivière Thompson, près du 155me mille, on l'exempterait des éboulements des terres près du 160me et du 162me milles, ainsi que plusieurs des travaux à faire pour la protéger contre l'action des eaux de la rivière ; mais sans l'aide d'un relevé, il serait difficile de dire laquelle de ces deux lignes serait la meilleure.

A partir du sommet de la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à l'Eau-Claire, les vallées où la ligne se trouve localisée s'étendent ou dans les Montagnes-Rocheuses proprement dites ou dans les parties rocheuses détachées de cette chaîne; dans cette section les pluies abondantes sont alors fréquentes, et le pays en conséquence se trouve bien boisé, et principalement de pruche, de cèdre, de sapin et d'épinette blanche ; il y a aussi beaucoup de bois taillis. A l'ouest de l'Eau-Claire, cependant, il s'opère un changement remarquable dans le climat et la végétation. Là, les pluies abondantes se font moins sentir, le bois se fait rare, et sur les versants des collines on voit croître l'herbe en touffe, la sauge et le cactus.

De l'Eau Claire à la réserve des Sauvages—du 182*me au* 206*me mille.*

La falaise Assiniboine et quelques autres versants de colline confinent à la rivière et seront la cause de grands travaux sur environ huit milles, dont une grande partie passe sur du roc. Les travaux des autres seize milles peuvent être classés comme ordinaires. Les courbes et pentes seront faciles. Il n'y a pas de grands cours d'eau à franchir.

De la Réserve des Sauvages à la tête des Rapides—du 206*ème au* 220*ème mille.*

La majeure partie de cette distance se trouve dans des bas-fonds voisins de la rivière, et où les travaux seront de peu d'importance. Sur un parcours de 2½ milles —argile, sable et gravier—ils seront considérables. Quelques échancrures de la rive devront être comblées. Le seul grand cours d'eau qui exigera un pont est la Barrière, dont la largeur est de 350 pieds. Les courbes et rampes seront peu prononcées.

De la tête des Rapides à Kamloops—du 220*ème au* 255*ème mille.*

Cette section embrasse deux versants de colline, dont l'un de 5 milles de long et l'autre de 3½ ; là, les travaux seront considérables ; ailleurs, ils seront ordinaires. Près du 254ème mille, le bras sud de la rivière Thompson—500 pieds de largeur—est traversé à son confluent avec le bras nord. Les courbes et rampes seront faibles.

De Kamloops au Passage d'eau de Savona—du 255*ème au* 280*ème mille.*

De Kamloops, la ligne suit la rivière Thompson pendant sept milles, et sur cette distance les travaux et rampes seront faciles jusqu'au lac Kamloops. En suivant la rive sud de ce lac, on rencontre la falaise de la Crique-aux-Cerisiers et quelques autres rochers considérables et de forme irrégulière, qui nécessiteront le percement de dix tunnels d'une longueur totale de 4,475 pieds, principalement dans le roc ; dans ces endroits, les travaux seront immenses, et principalement sur un parcours de huit milles. Pour franchir ces falaises, il sera nécessaire d'établir des courbes d'un rayon de 955 pieds, et il se rencontrera souvent des rampes 1 p. 100. Il n'y aura pas de grands cours d'eau à traverser.

Avant le commencement du tracé, on a exploré la rivière Thompson depuis l'Eau-Claire jusqu'à Kamloops, afin de décider s'il ne vaudrait pas mieux localiser la ligne au même endroit à peu près où elle le fut en 1872, là où elle traversait la rivière Thompson un peu en amont de l'Eau-Claire, pour longer ensuite sa rive gauche jusqu'à Kamloops, ou bien suivre sa rive droite et traverser le bras principal de la rivière Thompson entre Kamloops et le lac Kamloops.

De ces deux lignes, la dernière serait la plus courte, mais cet avantage se trouverait plus que compensé par la plus grande longueur des ponts ; en conséquence, nous avons localisé la ligne sur la rive gauche, ou du côté est.

Il serait encore possible, néanmoins, de trouver une ligne plus avantageuse en suivant la rive droite, tout en se tenant du côté nord du lac Kamloops, et en traversant la rivière Thompson à une petite distance en aval du passage d'eau de Savona ; car, en adoptant cette ligne, ou en la faisant dévier quelque peu, on raccourcirait la distance d'environ trois milles. La falaise de la Bataille, obstacle formidable, sur le côté nord du lac Kamloops, se présenterait sur la route, mais en l'examinant de plus près, on pourrait peut-être trouver qu'elle est moins à redouter que la falaise de la Crique-aux-Cerisiers, sur le côté sud du lac. Ce n'est qu'à l'aide d'un relevé qu'on pourra décider du mérite respectif de ces deux lignes.

Du passage d'eau de Savona au pied du Black Canyon—du 280ème au 308ème mille.

Sur cette distance, six milles n'exigeront pas de grands travaux ; mais le reste de cette partie de la ligne passe sur des terrasses voisines de la rivière Thompson, et, y compris les parties qu'il faudra protéger contre l'action des eaux, les travaux à faire seront considérables, bien qu'il ne s'en trouvera que peu dans le roc. Près du 307ème mille, une masse de roc qui fait faire une forte courbe à la rivière exigera un tunnel de 550 pieds. Il n'y aura pas de grands cours d'eau à franchir. Les courbes d'un rayon de 1,146 pieds seront fréquentes. Le sol étant onduleux, sur plusieurs points les rampes seront de 1 sur cent.

Du pied de Black Canyon au Pont de Spence—du 308ème au 327ème mille.

Cette section est en partie semblable à la précédente. Sur près de la moitié de son étendue, les travaux seront faciles, mais considérables sur l'autre, car sur plusieurs points il faudra protéger la ligne contre l'action des eaux de la rivière. Il n'y aura que peu d'excavations à faire dans le roc.

Les courbes seront nombreuses, mais les plus prononcées formeront un rayon de 955 pieds. Les rampes seront onduleuses.

Près du 326ème mille, il faudra jeter un pont sur la rivière Nicolas, qui a 300 pieds de large. La rivière Thompson, sur tout son parcours, est sujette à des crues, qui ont lieu généralement entre le mois de mai et le mois de juillet, et qui élèvent son niveau de 10 à 12 pieds de plus qu'en hiver. Mais au temps de la débâcle et lorsque la glace s'en va en mars ou en avril, et que les eaux ne sont pas encore gonflées, il n'y aucun danger à appréhender de ce côté.

Du Pont de Spence à Lytton—du 327ème au 350ème mille.

Sur la plus grande partie de cette distance, la vallée de la rivière Thompson est étroite et la ligne est localisée sur le versant de collines à pic, mais on a su aussi profiter de l'avantage qu'offrent les terrasses sur quelques points. Le sol est en grande partie formé de sable, de gravier et de cailloux, et les travaux à faire peuvent être classés comme considérables. La rivière Nicomen, 150 pieds de largeur, et quelques ravins rocheux sont les seuls endroits où de grandes constructions seront nécessaires. Plusieurs courbes de 1,146 pieds seront les plus fortes. Les rampes seront faciles ; de fait, il n'y aura qu'un mille de 1 sur 100. La partie la plus difficile de cette section consiste en une espèce d'éboulis de vase que l'on rencontre près du 333ème mille et connu sous le nom de "Mud Slide." Il commence à une hauteur de 1,900 pieds au-dessus de la ligne et à une distance d'environ deux milles, et il s'étend en descendant sur le versant de la montagne jusqu'à la rivière Thompson, où il se

termine subitement en un talus d'environ 1,000 pieds de longueur et 40 de hauteur. Au point où la ligne le traverse, sa longueur est d'environ 1,000 pieds, et il s'avance à peu près de huit pieds par année au centre en diminuant graduellement sur les côtés. Cet éboulis paraît dû à des sources, près de la tête de la rivière, qui disparaissent sous le sol pour reparaître de temps à autre, en délayant la terre, qui est fortement imprégnée d'alcali, et lui donnant la consistance du savon, ce qui agit comme une espèce de lubrifiant entre le lit de roc et la masse de terre qui se trouve au-dessus. Toutefois, on espère qu'en égouttant soigneusement ces sources et en en détournant le cours, on pourrait parvenir à arrêter cet éboulis à tel point qu'il serait très peu nuisible à la ligne.

De Lytton au passage de la rivière Fraser—du 350ème au 356ème mille.

La ligne suit une pente douce sur des bancs de sable et de gravier, mais elle exigera des travaux considérables, et beaucoup de courbes sur 5¾ milles. Elle traverse ensuite sur la rive droite de la rivière Fraser où elle continue à descendre jusqu'à Burrard Inlet. Le passage de la rivière Fraser aura 500 pieds de large au niveau de formation et se fera à environ 120 pieds au-dessus de la marque des basses eaux ; les deux rives de cette rivière pourront se relier au moyen d'un pont de 275 pieds d'arche, et dont les culées pourront s'asseoir sur des bancs de roc se dressant de plusieurs pieds au-dessus de la rivière au niveau de ses basses eaux. Immédiatement après le passage de la rivière, et sur le même alignement, il faudra percer dans le roc d'une falaise un tunnel de 600 pieds.

La région qui commence au 182ème mille et qui n'est traversée, comme je l'ai déjà dit, par aucun cours d'eau remarquable, reprend à ce point son aspect à peu près ordinaire, aspect qui se fait surtout remarquer entre Kamloops et le Pont de Spence ; de fait, cette section est couverte de peu de bois ; et à l'exception de l'herbe en touffes (particulière aux climats secs), il est impossible d'y faire croître quelque chose sans recourir à l'irrigation.

Du passage de la rivière Fraser à Boston Bar—du 356ème au 379ème mille.

Plus d'un tiers de cette section se trouvant sur du roc, les travaux y seront considérables. La rivière Na-ah-latch, de 120 pieds de largeur, et environ douze grands ravins, devront être traversés. Les courbes seront nombreuses, mais aucune n'aura un rayon de moins de 1,146 pieds. Les rampes seront onduleuses, et leur maximum sera souvent de 1 sur 100.

De Boston Bar à Yale—du 379ème au 403ème mille.

A Boston Bar, la ligne entre dans les gorges de la rivière Fraser, qui s'étendent jusqu'à Yale. Cinq milles de cette distance se trouvent sur des bancs, et les travaux seront ordinaires, mais le reste longe le versant accidenté d'une colline rocheuse ou de falaises presque perpendiculaires, et il y aura à faire de grands travaux dans le roc, et 13 tunnels, d'une longueur totale d'environ 5,650 pieds (=1·07 milles), le plus long devant avoir 1,550 pieds. Sur cette section, il y a cinq cours d'eau, dont les plus grands sont le Skuzzy, de 80 pieds, et le Spozzum, d'environ 100 pieds de largeur, et trois autres plus petits ruisseaux.

Près de Yale, il y aura une courbe de niveau et d'un rayon de 820 pieds, mais elle fait exception, car la moins prononcée des autres sera de 1,146 pieds. Les rampes seront onduleuses, et sur un parcours de sept milles environ elles auront un maximum de 1 sur 100. Près du 384ème mille se trouve un ravin où tombent par fois des avalanches de neige, mais comme la rampe est élevée, et qu'il faudra un pont à cet endroit, la neige pourra passer dessous et il n'y aura aucun danger à craindre sous ce rapport.

De Yale aux " Roches-Sœurs"—du 403ème au 413ème mille.

Les travaux seront ordinaires, la ligne passant presque toujours sur des bancs de gravier. Les rampes seront faciles et les courbes en petit nombre. Il faudra jeter des ponts sur cinq criques, dont la largeur varie de 40 à 100 pieds.

Des "Roches-Sœurs" au Bas-fond, en bas de Hope—du 413ème au 419ème mille.

Depuis les "Roches-Sœurs" et sur un parcours de six milles jusqu'au bas-fond situé à trois milles en bas de Hope, les travaux seront considérables, les courbes très prononcées et les rampes onduleuses et de 1 sur 100 pour la plupart. Il y aura trois petits tunnels d'une longueur totale de 1,275 pieds.

Depuis le bas-fond de Hope jusqu'à la rivière Harrison—du 419ème au 444ème mille.

Sur cette section, les travaux seront ordinaires, les quatre cinquièmes de la ligne passant sur des bancs et bas-fonds, et le reste longeant le versant accidenté d'une colline où il faudra percer un tunnel de 230 pieds. Il y a une crique de 100 pieds de large à traverser. Pendant les hautes eaux, le pied du remblai sera inondé sur plusieurs points, mais cela ne pourra détériorer la voie, vu que ces remblais seront en pierre, et qu'ils n'auront pas à souffrir de l'action des eaux.

De la rivière Harrison à la Mission Ste. Marie—du 444ème au 462ème mille.

Sur une distance de 11 milles, les travaux seront tantôt considérables, tantôt ordinaires; les autres sept milles passent dans un bas fond exposé, pendant les crues, à avoir une profondeur d'eau de trois à douze pieds, et cette circonstance sera la cause de travaux considérables. Les grands cours d'eau qu'il faudra traverser sont la rivière Harrison, de 900 pieds de largeur et de 27 de profondeur dans les hautes eaux; la rivière Hatzic, de 1,400 pieds de large, et variant de six à quatorze pieds de profondeur, et une autre rivière de 100 pieds de large. Les rampes seront onduleuses et les courbes faciles.

De la Mission Ste. Marie aux Prairies de Pitt—du 462ème au 482ème mille.

Sur cette section, la ligne longe généralement la rive nord de la rivière Fraser. Sur les cinq premiers milles les travaux peuvent être classés comme ordinaires, mais sur le reste ils seront considérables, et sur une petite étendue de roc. La rivière Stave, de 100 pieds de large et de 20 de profondeur au milieu, et la crique Kanuska, de 400 pieds de largeur, sont les plus grands cours d'eau qu'il faudra traverser. L'alignement et les rampes seront faciles.

Il a été fait une exploration dans l'intérieur de cette région jusqu'à une certaine profondeur dans le but de voir s'il serait possible de porter la ligne en arrière de certaines collines détachées, qui confinent à la rivière, ce qui aurait eu l'effet de raccourcir considérablement cette ligne et d'éviter la construction de ponts considérables et d'autres travaux à faire pour la protéger contre l'action des eaux. On a trouvé, cependant, que ces collines se rattachaient à la chaîne de montagnes en arrière au moyen de coteaux élevés, qui empêchaient complètement d'y localiser la ligne en lui donnant des rampes faciles.

Des Prairies de Pitt à Port Moody—du 482ème au 493ème mille.

Cette section comprend les prairies de Pitt, qui sont de quatre milles de largeur et recouvertes parfois de six à sept pieds d'eau pendant les grandes crues, et il faudra là des constructions dispendieuses. Pour le reste, les travaux seront ordinaires, et jusqu'ici on ne croit pas qu'il faille creuser dans le roc. Au point où elle sera traversée, la rivière Pitt a 1,000 pieds de large et sa profondeur varie de cinq à quarante-cinq pieds. La Coquitlum, de 200 pieds de large, est le seul autre cours d'eau de quelque importance. Les courbes et les rampes seront faciles.

On atteint la tête de Port Moody au 491½ mille, mais comme cet endroit n'est pas propice à la construction de quais, par le fait que d'immenses battures de vase restent à découvert à marée basse sur une distance considérable à partir du rivage, la ligne a été portée au 493ème mille, là où ne se présentent pas de pareils inconvénients.

Pour prolonger la ligne de Port Moody en longeant la rive sud de Burrard Inlet jusqu'à Coal Harbour, qui se trouve justement à l'intérieur de l'entrée, la distance est de 12 milles, auxquels il faut ajouter encore trois milles pour arriver à la baie des Anglais. Sur cette section, plusieurs coteaux rocheux s'étendent jusqu'au bord de l'eau et nécessitent de grands travaux de tranchée dans le roc.

Les rampes seront faciles et les courbes peu prononcées. Par ce qui précède, on peut voir que le maximum adopté pour les rampes est de 1 sur 100, et que les plus grands travaux que faisait entrevoir le tracé de l'exploration ont été considérablement diminués, la longueur totale des tunnels étant maintenant de $2\frac{1}{2}$ milles. Il faut dire, cependant, que ces réductions n'ont pu être opérées qu'en augmentant le nombre des courbes ou en agrandissant ou rétrécissant leur rayon à certains endroits, car, pour l'une d'elles, il sera de 716 pieds, et pour plusieurs autres de 820,—mais seulement sur les points où la ligne est de niveau ou lorsque la rampe sera douce. Il est probable qu'une révision de la localisation sur beaucoup de points donnerait une ligne plus parfaite, qui diminuerait considérablement les travaux.

Sur la partie de cette ligne traversant les montagnes des Cascades, le ravin dont il a déjà été question et qui est près du 384ème mille, est le seul endroit où l'on sache qu'il se fasse des avalanches de neige, qui puissent obstruer la ligne projetée du chemin de fer. Sur plusieurs points, la configuration du sol facilite la formation de bancs de neige, et pour protéger la voie il faudra nécessairement construire des abris. On a examiné avec soin les versants des coteaux, mais on n'a pas trouvé de traces que laissent les avalanches, et comme ce résultat est corroboré par le témoignage d'habitants des environs, qui voyagent continuellement sur la route, il n'y a pas de danger à craindre de ce côté-là.

Cependant, sur cette partie de la ligne, dans la vallée de la rivière Fraser, en haut de la Cache de la Tête-Jaune, le versant de la montagne est très à pic, et là des roches détachées et des arbres renversés semblent être le fruit d'avalanches de neige.

Rampes.

Ci-annexé se trouve un tableau des rampes depuis le sommet de la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Port Moody: on y verra que 185 milles sont de niveau pratiquement parlant; de fait, une partie de cette distance aura des rampes d'un maximum de 5 pieds par mille ou moins. En gagnant vers l'est, il y a un parcours de 66 milles où les rampes auront en moyenne un maximum de 43 à 52·80 pieds par mille; sur ces 66 milles, $9\frac{1}{2}$ se trouvent inclus dans les premiers 38 milles, où cette partie de la ligne est commune à toutes les routes traversant la Colombie-Britannique.

Entre le 38ème mille et Port Moody, la plus grande étendue de la ligne allant vers l'est qui présente une rampe de 1 par cent, ou de 52·80 pieds par mille, est de $3\frac{1}{2}$ milles, et la plus longue distance, à l'ouest, où cette même rampe se présente, est de $2\frac{3}{4}$ milles.

Afin que le grand nombre de rampes qui montent à l'ouest ne créent pas une fausse impression, il a été préparé un profil sur une échelle de 10 milles au pouce, horizontal, et de 500 pieds vertical; ce profil fera voir que dans beaucoup d'endroits ces ondulations seront tellement peu prononcées que la vitesse acquise avant d'arriver au pied de la rampe suffira pour emporter le convoi presque à son sommet.

Liste des ouvrages.

La liste ci-jointe des ouvrages renferme tout ce que l'on considère comme nécessaire pour achever le chemin de fer jusqu'à son niveau de formation, y compris les ponts en fer et les autres constructions durables, comme dans le cas du chemin de fer Intercolonial.

Dans cette section du plateau intérieur que j'ai déjà mentionnée comme étant peu assujétie à la pluie, on a estimé, dans un grand nombre de cas où il y aurait à pratiquer des tranchées dans le gravier, qu'il suffirait de leur donner une inclinaison de 1 sur 1, pour en assurer la solidité sur les points où ils se présentent dans cette région aride, car dans ce district, les bancs naturels de ce même gravier offrent une pente beaucoup plus raide.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. J. CAMBIE.

Ingénieur en charge des explorations dans la Colombie-Britannique.

A Sandford Fleming, écr., C.M.G.,
Ingénieur en chef, chemin de fer Canadien du Pacifique.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—ROUTE NO. 2.

TABLEAU des rampes entre le "Sommet" de la Passe de la Tête Jaune et Port Moody (Burrard Inlet.)

Points à l'ouest du lac Supérieur.	De niveau jusqu'à 10 par 100.	Ascension par 100 pieds à l'est.								Ascension par 100 pieds à l'ouest.							
		De 0·10 à 0·20.	De 0·20 à 0·30.	De 0·30 à 0·40.	De 0·40 à 0·50.	De 0·50 à 0·60.	De 0·60 à 0·70.	De 0 70 à 0·80.	De 0·80 à 1·00.	De 0·10 à 0·20.	De 0·20 à 0·30.	De 0·30 à 0·40.	De 0·40 à 0·50.	De 0·50 à 0·60.	De 0·60 à 0·70.	De 0·70 à 0·80.	De 0·80 à 1·00.
Du "Sommet," ou le 1452·38e mille depuis le lac Supérieur jusqu'au bout de la 15ème section de 100 milles, 47·62 milles............	16·64	•	1·77	1 04	3·06	1·08	2·27	3·73	10·24	1·92	0·76	0·90	2 02	1 00	•	1·19	•
16ème section de 100 milles...............	31·21	2 59	3·17	2·75	6 01	3 24	2 56	15·25	13 28	1·34	2 07	2·12	3 58	1 69	1·60	1 76	5·78
17ème do 100	42·93	4·61	4·87	4 39	11 33	2·50	2·96	5·39	4·80	0·50	2 08	1·06	5·72	0·50	3 31	2·28	0·74
18ème do 100	34·82	0·38	1·82	2·63	4·31	3·89	4·61	6 20	12 66	0·95	2·53	2 29	5·55	2 81	4·00	2·34	8 15
19ème do 100	41·66	3·45	1·46	4 38	3·62	0·91	•	2·25	19 86	2·76	4 00	2·36	3·48	0 70	0·93	•	8 18
Du 1,900ème mille à Port Moody, ou 1944·95 milles du lac Supérieur, 44·95 milles..	17·96	0·28	2·39	2 06	1·93	1·33	•	0 38	5 22	1·55	3 03	0·95	0·8[illegible]	•	1·17	0·98	4·89
Distance totale du "Sommet" à Port Moody, ou du 1452·38e mille au 1914·95e mille, 492·57 milles	185·22	11·34	15·48	17·25	30·26	12 95	12·43	33·20	66·06	9 02	14·47	9 68	21·18	6·73	11·01	8 55	27·74

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

DISTRICT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ROUTE NO. 2.—$492\frac{6}{10}$ *milles.*

Devis estimatif, constructions permanentes.

Description.		Quantités approximatives.
Déblai	Acres	5,500
Abattage à fleur de terre	"	240
Déracinement	"	170
Clôtures	Perches	56,600
Fosses à bestiaux	Paires	38
Excavation dans le roc solide	Verges cubes	3,294,000
" " détaché	"	1,687,000
" dans le sol	"	23,159,000
" pour détourner l'eau	"	142,000
" pour les fondations	"	59,000
Egoûts	Pieds linéaires	22,000
Maçonnerie, première classe	Verges cubes	104,450
" seconde classe	"	119,300
Pavage	"	26,000
Murs de soutènement	"	154,000
Arches de ponts, 275 pieds d'ouverture	Nombre	1
" 200 "	"	15
" 150 "	"	5
" 100 "	"	108
" 80 "	"	3
" 60 "	"	9
" 50 "	"	18
" 40 "	"	15
Tunnels de la ligne dans le roc	Pieds linéaires	13,855
Tunnels de cours d'eau, 12 p. de diamètre	"	500
" 8 "	"	500
" 6 "	"	812
Quais en charpente, 12 à 15 pieds de hauteur	"	22,000
" 6 à 10 "	"	15,400
Murs en pierres perdues	Verges cubes	114,000
Charpente des ponceaux, 16×12	Pieds linéaires	10,000
" 16× 8	"	7,400
" 16× 6	"	5,000
" 14×12	"	2,000
" 12× 8	"	1,400
Bois méplat de 12 pouces	"	1,000
" 6 pouces	"	4,000
Madriers	Mesure de planc.	100,000
Fer forgé dans les poutres des ponceaux	Livres	10,000
" treillis	"	136,800
Fonte dans les ponceaux et treillis	"	4,000
Déviation des chemins carossables	Milles	7
Pont pour "	Nombre	1
Traverses sous la voie	"	4

ANNEXE C.

EXPLORATION DEPUIS PORT SIMPSON, VIA LA RIVIÈRE SKEENA, JUSQU'AU FORT GEORGE, PAR H. J. CAMBIE, EN L'ANNÉE 1877.

(*Mémoire.*)

OTTAWA, 23 avril 1878.

Il n'a pas été trouvé, à l'embouchure de la rivière Skeena, aucun havre propre à devenir le terminus d'un chemin de fer.

Le Port Essington, situé à 14 milles environ en montant la rivière, a été fréquenté par les petits caboteurs à vapeur, mais il présente les inconvénients suivants:

A 7 milles à peu près en aval de cet endroit, la rivière Skeena est partagée par les îles McGrath et Kennedy, et forme trois chenaux.

Celui qui se trouve le plus au nord est tortueux et parsemé de bancs de roches nuisibles à la navigation; celui du milieu est peu profond, tandis que l'autre, qui est au sud, ne mesure que deux brasses d'eau à marée basse. Dans le cas même où de gros navires pourraient atteindre Port Essington, on a constaté par trois traitants, qui ont résidé à l'embouchure de la rivière Skeena pendant plus de six ans, que ce port n'offre pas d'abri sûr durant les mois de décembre, janvier et février, et quelquefois plus tard, par suite des immenses quantités de glace qui montent et descendent avec la marée.

Cette glace vient principalement d'un bras de mer appelé Eckstall, qui se sépare de la rivière Skeena à environ un demi-mille en amont de Port Essington, et prend une direction S.S.E., sur une distance d'environ 40 milles en gagnant les montagnes. Il laisse à découvert de nombreux bas-fonds à marée basse; l'eau en est presque douce, mais le courant y est très faible, tandis que la marée y monte et baisse de plus de 20 pieds. De fortes tempêtes de neige pendant la saison du froid dans une telle latitude donnent un immense volume aux banquises de glace qui s'y forment, et ces banquises deviennent si grandes et si lourdes qu'elles mettent en danger la sûreté des navires, tout en obstruant la navigation.

Il y a un excellent mouillage à la baie Cardona, à l'extrémité sud de l'île Kennedy, près de l'embouchure de la Skeena, mais il serait impossible de traverser jusqu'à cette île sur un chemin de fer, tandis qu'il serait excessivement difficile d'arriver à un endroit sur la terre ferme en face de la baie.

Port Simpson, à l'extrémité nord de la péninsule Tsimpsean, est avantageusement connu, et paraît offrir toutes les facilités nécessaires à un havre terminus.

Pour arriver à Port Simpson, il y a probablement huit milles de plus que pour arriver à un point sur la terre ferme en face de la baie Cardena, mais les obstacles qui s'opposeraient à la construction d'un chemin de fer en cet endroit ne seraient pas aussi considérables, et les frais de constructiou seraient moindres probablement.

A environ 100 milles en amont de Port Essington, la vallée de la Skeena décrit une courbe vers le nord, et à environ 60 milles plus haut la Watsonquah, tributaire considérable qui prend sa source près du lac François, s'y jette du côté sud. En suivant cette vallée on pourra trouver une ligne qui se rendra jusqu'aux sources de la Néchacco, et qui présentera des rampes faciles avec un sommet peu élevé. Au lieu de faire passer la ligne par la vallée de la Skeena et de la Watsonquah, on raccourcirait la distance à parcourir d'environ 70 milles si l'on pouvait trouver une passe gagnant directement vers l'est, en partant de la courbe en question, à 100 milles en amont de Port Essington.

Il a été fait une exploration dans ce but, et plusieurs vallées ont été examinées, mais sans succès. La seule passe directe et qui se trouve le plus au sud a une élévation de plus de 6,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Celles qui sont plus au nord ne se trouvent pas aussi élevées, mais elles sont encore impraticables.

En conséquence, la seule ligne qui reste à partir de Port Simpson en gagnant le Fort George, devrait suivre le côté nord de la péninsule Tsimpsean pour atteindre la vallée de la Skeena, puis remonter cette vallée sur un parcours de 150 milles jusqu'aux Fourches, et continuer de là par la vallée de son tributaire, la Watsonquah, distance de 120 milles, jusqu'à son sommet. Arrivée à cet endroit, elle devrait descendre les vallées des rivières Intahquah, Néchacco et Stewart jusqu'à la ligne déjà explorée près du Fort George. Par cette route, la distance à parcourir pour arriver au sommet de la Passe de la Tête-Jaune serait d'environ 690 milles.

Aperçu des travaux qu'il faudrait exécuter.

De Port Simpson en longeant la rive sud du canal des Constructions (*Works Canal*), et pour traverser le coteau de séparation—haut de 275 pieds—et gagner les rives de la Skeena, distance de 35 milles, les travaux seront dispendieux, vu qu'ils se feront en grande partie dans le roc.

Pendant les 40 milles suivants, la ligne suivra en montant la rive droite ou nord de la Skeena. La vallée a une largeur qui varie d'un mille et demi à deux milles, mais elle se trouve entrecoupée par un réseau de chenaux qui s'étendent jusqu'au pied des collines de chaque côté, donnant naissance à des îles sans nombre, et ne formant aucun bas-fond continu entre le pied des collines et la rivière. Les travaux seront très considérables, car les montagnes sont d'une grande hauteur et présentent des versants rocheux à pic, labourés par des avalanches en douze endroits différents environ. Il est probable, cependant, qu'il y aura peu de tunnels à percer, car l'eau n'est pas profonde, ce qui permettra de construire des remblais en pierre en face des falaises qui confinent à la rivière.

En remontant jusqu'à la gorge Kitsilas, à 40 milles environ au-delà, la vallée, sur peut-être la moitié de la distance, continue à présenter le même aspect, se trouvant entrecoupée par des chenaux d'un côté à l'autre; là, les travaux seront encore considérables et se feront dans le roc, bien que les versants des collines soient moins escarpés. Sur le reste du parcours, on ne rencontrera que des bas-fonds ou des terrasses entre les collines et la rivière, et sur ces points les travaux seront ordinaires.

Il reste encore 30 milles avant que l'on atteigne les hauteurs les plus escarpées des montagnes des Cascades, et sur une partie de cette distance les travaux seront considérables, car les versants rocheux des collines s'étendent jusqu'au bord de la rivière. La ligne en grande partie passera sur des terrasses situées à une hauteur moyenne de 10 à 60 pieds au-dessus de la rivière, et là les travaux seront ordinaires.

Au-delà de ce point, les montagnes s'éloignent de la rivière, et sur les 35 milles suivants la vallée s'élargit considérablement. Les terrasses avoisinant la rivière ont une hauteur qui varie de 10 à 100 pieds. Les travaux, sur ces points, seront ordinaires et même légers en certains endroits.

Dans cette description nous sommes maintenant arrivés aux fourches de la Skeena, situées à 180 milles environ de Port Simpson, et à 700 pieds à peu près au-dessus du niveau de la mer. L'ascension se fait graduellement sur toute cette distance; ainsi les rampes seront faciles, mais elles devront onduler en beaucoup d'endroits, si l'on veut tirer partie des points avantageusement situés.

La rivière Watsonquah, depuis son embouchure aux Fourches jusqu'au village Indien de Kyaghwilgate, distance de 27 milles, est rapide et coule en grande partie dans un ravin profond, prenant en certains endroits la forme d'une gorge. Là, les travaux seront généralement considérables, mais surtout dans les endroits où il faudra donner à la ligne, de place en place, des rampes et des courbes très prononcées.

De Kyaghwilgate en montant la vallée est propice à la construction d'un chemin de fer, et les travaux seront ordinaires et les rampes faciles sur un parcours d'environ 90 milles, là où la ligne traverse le plateau entre les eaux des rivières Watsonquah et Intahquah, toutes deux tributaires respectivement de la rivière Skeena et de la rivière Fraser, qui se trouve éloigné de Port Simpson d'environ 300 milles, et placé, croit-on, à une élévation de 2,400 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ensuite, en passant par les vallées de la rivière Intahquah et du lac Fraser jusqu'au point de

jonction avec la ligne déjà explorée depuis la Passe de la Tête-Jaune, dans la vallée de la Néchacco, les travaux seront ordinaires et les rampes faciles.

Nature du sol.

Dans le voisinage de Port Simpson, il y a une certaine étendue de terre propre à la culture, et les Sauvages y ont de nombreux jardins où ils cultivent la pomme de terre. Un grand nombre des îles dans la partie inférieure de la Skeena se composent d'un riche sol d'alluvion, mais elles se trouvent ordinairement submergées pendant les crues. Sur un parcours de 15 ou 20 milles en aval des Fourches, et sur une certaine distance en amont de cet endroit, la vallée de la Skeena a une largeur de plusieurs milles. Le sol est de bonne qualité et on y voit croître quelques trembles, bouleaux et épinettes blanches.

M. Hankin, traitant qui réside aux Fourches, avait une belle récolte d'avoine qui était presque mûre le 31 juillet. Il avait aussi, ainsi que d'autres, des pommes de terre, des navets, des carrottes et des choux superbes. Chacun d'eux avaient acheté quelque temps auparavant un petit troupeau de bêtes à cornes, et ils se proposaient de faire du foin dans quelques-unes des prairies naturelles pour les nourrir pendant l'hiver.

Les versants de la Watsonquah, dans toute la partie baignée par ses eaux, se composent en partie de prairies et se couvrent d'une herbe abondante et magnifique pour les pâturages. Les racines de cette herbe s'entrelacent et forment tourbe, de sorte que les bêtes à cornes et les moutons en la broutant à ras de terre ne pourraient la détruire comme peut l'être l'herbe en touffes.

Cette vallée, cependant, est sujette durant l'été à de fréquentes gelées, qui la rendent impropre à la culture.

Bois.

Un arbre communément appelé le cyprès jaune croît sur la partie inférieure de la Skeena. Sa fibre est forte et dure et on le dit très durable, mais il ne s'y trouve qu'en petite quantité. On peut en dire autant de la pruche et du cèdre, bien qu'on les ait vus en certains endroits de grandes dimensions.

Sur la plupart des îles exposées à l'inondation se trouvent de beaux peupliers du Canada, que l'on pourrait utiliser plus tard comme le sont le tilleul et le bois blanc dans la province d'Ontario.

Neige.

Les montagnes des Cascades, où débouchent les eaux de la Skeena, se composent de deux chaînes principales, séparées par une vallée qui s'étend du bras Kitamat de Gardner's Inlet dans une direction nord jusqu'à la rivière Naas. La neige s'amoncèle quelquefois dans la chaîne la plus à l'ouest de ces montagnes jusqu'à une hauteur de 10 pieds et plus : de là les avalanches dont il a été déjà question. L'autre chaîne commence un peu en aval de la gorge Kitsilas et se prolonge jusqu'à environ 30 milles en amont de ce point; ici les amas de neige mesurent de 6 à 7 pieds d'épaisseur. Des Fourches de la Skeena au lac Fraser, la neige atteint rarement plus de trois pieds d'épaisseur.

Minéraux.

Du marbre a été vu en lits d'une grande épaisseur près de l'embouchure de la rivière Skeena, et aussi à 85 milles environ de la côte. On a également trouvé des minerais de cuivre et de plomb, mais pas en filons considérables.

ANNEXE D.

RAPPORT DE M. MARCUS SMITH, INGÉNIEUR EN CHEF SUPPLÉANT, SUR LES ÉTUDES ET EXPLORATIONS RELATIVES AU TRACÉ DE LA SECTION OCCIDENTALE DE LA LIGNE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 29 mars 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre un rapport des résultats obtenus lors des études et explorations qui ont eu lieu dans les régions du centre et de l'ouest depuis la date du dernier rapport de M. Fleming, en janvier 1877.

Dans ce rapport, il est donné des estimations comparatives des frais de construction des différentes lignes, qui partent d'une route commune, depuis la Passe de la Tête-Jaune, dans les Montagnes-Rocheuses, à l'ouest, et qui se terminent à différents points sur la côte du Pacifique.

De ces différentes lignes, il n'y en a que trois seulement qui sont maintenant prises en considération, et dans le rapport dont il est question ci-dessus, les frais de construction sont estimés comme suit, voir pages 62 et 63 :

Route No. 2.

Suivant le bras nord de la rivière Thompson, *viâ* Kamloops, jusqu'à Lytton, et longeant la partie inférieure de la rivière Fraser jusqu'à Port Moody, Burrard Inlet, distance, 493 milles. Coût estimatif de construction, $35,000,000.

Route No. 6.

Suivant le cours supérieur de la rivière Fraser jusqu'au Fort George, et passant par les rivières Chilacco, Nazco et le bras est de la rivière Homathco jusqu'au havre Waddington, Bute Inlet, 546 milles. Coût estimatif, $33,000,000.

Route No. 8.

Viâ le cours supérieur de la rivière Fraser, le Fort George, les rivières Chilacco, à l'Eau-Noire et au Saumon jusqu'à la baie Kamsquot, Dean Inlet, distance, 488 milles. Coût estimatif, $29,000,000.

Ces estimations, ainsi que le mentionne le rapport, " renferment tout ce qui sera considéré comme nécessaire pour compléter le nivellement du chemin de fer, construire des remblais solides, des ponts en fer, et en général, faire des constructions durables, égales en tous points à celles du chemin Intercolonial.

" Y compris aussi le coût du ballastage, de la chaussée permanente, du matériel roulant, des stations, ateliers, abris et clôtures contre la neige, de fait toutes les dépenses supplémentaires, indispensables à la construction et à l'achèvement d'une ligne aussi bien équipée et aussi parfaite au point de vue de l'exploitation et des constructions permanentes que le chemin de fer Intercolonial, et ce en basant les calculs du prix de revient précisément sur les mêmes données, la même valeur des matériaux et les mêmes gages en moyenne des hommes de métier et de la main-d'œuvre ordinaire, que dans le cas de cette dernière ligne."

Il est bien probable que l'on s'apercevra que ces estimations sont trop basses pour le genre de travaux en question, attendu que le prix de la main-d'œuvre de toute sorte est de beaucoup plus élevé sur la côte du Pacifique que sur la route du chemin de fer Intercolonial. On pourra, néanmoins, diminuer les frais en n'employant la

pierre et le fer seulement pour les constructions les plus importantes, ainsi que pour les rigoles passant sous les remblais élevés. On pourra se procurer du bois en grande quantité le long de la ligne quand il s'agira de faire des constructions de moindre importance ou de les renouveler au besoin. Mais comme le surplus des dépenses, s'il en était, serait proportionnel sur chaque route, on a cru que ces estimations donneraient du coût de ces différentes routes une idée aussi juste que possible avec les données qu'on avait pu alors se procurer.

Cependant, comme ces données étaient imparfaites, par suite de la perte des plans et profils d'une partie de la route No. 2, lors de l'incendie de 1874, qui a détruit les bureaux des ingénieurs à Ottawa, on a jugé à propos de faire faire un nouveau tracé, et pendant le cours de l'année sept corps d'ingénieurs ont été employés à faire ce relevé.

Il a été apporté le plus grand soin à faire ce tracé de localisation, et nul effort n'a été épargné pour tâcher de réduire ces frais de construction à leur plus basse expression. En donnant à la ligne un grand nombre de courbes exceptionnellement prononcées, on a évité une quantité considerable de tunnels à percer et de tranchées à pratiquer dans le roc ; de plus, comme dans certains endroits on a considérablement rapproché la ligne des rivières, il deviendra nécessaire d'ériger des ouvrages pour la protéger contre la crue des eaux ; dans beaucoup d'endroits aussi, l'inclinaison des talus, au lieu d'avoir $1\frac{1}{2}$ sur 1, comme dans le cas des autres routes, a été portée à 1 sur 1, dans le but de diminuer les excavations à faire. D'après les quantités ainsi obtenues, on a fait un devis estimatif des frais de construction en portant le prix de la main-dœuvre et des matériaux au même taux que sur les autres routes. D'après ce devis, le coût comparatif des trois lignes serait comme suit :

Route No. 2.

A partir de la Passe de la Tête Jaune, *viâ* les rivières Thompson et Fraser, jusqu'à Port Moody, Burrard Inlet, distance, $493\frac{1}{2}$ milles, coût estimatif, $36,500,000. Si la ligne est portée à la Baie des Anglais, la distance sera de 508 milles, et le coût de $37,100,000.

Route No. 6.

De la Passe de la Tête-Jaune en suivant le cours supérieur de la rivière Fraser ainsi que les rivières Chilacco, Nazco et le bras est de la rivière Homathco, jusqu'au havre Waddington, Bute Inlet ; distance, 546 milles, coût, $34,000,000.

Route No. 8.

De la Passe de la Tête-Jaune, en suivant le cours supérieur des rivières Chilacco, à l'Eau Noire et au Saumon, jusqu'à la baie Kamsquot, Dean Inlet, distance, 488 milles ; coût, $30,000,000.

Dans ses estimations M. Fleming a déduit une certaine somme pour le cas où il serait possible de réduire les frais de localisation de la ligne à construire. D'après des renseignements obtenus depuis, cependant, et après révision faite, on a cru pouvoir établir que les estimations actuelles représentaient bien correctement les frais comparatifs de construction des différentes routes.

Mais, à part les frais de construction, il y a à considérer d'autres points qui touchent au choix de la ligne, et dont les principaux sont :

1o. L'étendue et la qualité des terres propres à la culture que ces lignes traverseront ou qu'elles mettront facilement en communication avec les bords de la mer ;

2o. L'accès aux districts miniers, où l'exploitation des mines se fait aujourd'hui avec succès.

3o. Le caractère et la position géographique d'un havre comme terminus, et les avantages qu'il offrira soit au commerce avec l'étranger, soit au commerce indigène.

Ces questions ont été traitées dans un rapport précédent, mais la discussion à cet égard s'est bornée au pays qui se trouve situé entre la passe de la Tête-Jaune et certains points sur la côte du Pacifique ; pendant le cours de l'année dernière, il a été obtenu

des renseignements additionnels, et il a été exploré une nouvelle route qui traverse les Montagnes Rocheuses en suivant une autre passe, et qui s'écarte de la ligne actuelle à un point situé quelque peu à l'ouest du lac Winnipegoosis. Le présent rapport se trouve accompagné d'une carte indiquant les diverses lignes en question, et dont les parties coloriées font connaître la nature du sol dans différentes régions, suivant les explications données à la marge. Le même nombre de milles, donné dans les rapports antérieurs est attribué au parcours depuis Fort William (lac Supérieur) jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune. et pour faciliter les études et comparaisons à faire, les mêmes chiffres ont été conservés ici.

Route du Sud (le No. 2 dans les rapports antérieurs) viâ la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Port Moody, Burrard Inlet.

La ligne de localisation du chemin à construire traverse la rivière Rouge à Selkirk, à 410 milles du point de départ à Fort William ; de là elle prend une direction nord-ouest et continue presque directement jusqu'à Northcote—au 629me mille—à l'extrémité nord de la montagne du Canard. C'est là le point où la ligne par la Passe de la Rivière-aux-Pins irait en divergeant. De là, la ligne localisée prend une direction à l'ouest en montant la vallée de la rivière du Cygne jusqu'à Livingstone, à quelques milles au nord du Fort Pelly.

A venir jusqu'à la station de Doyle, au 673ème mille, la ligne passe par la section que l'on a appelée la zone fertile ou à blé, indiquée sur la carte par la couleur chamois, en se dirigeant vers le nord-ouest, au-delà de la rivière de la Paix. A ce point, elle traverse une étendue de terres dont le sol est léger et plus pauvre, bien qu'en certains endroits il soit propre à la culture jusqu'au 815ème mille.

Entre Humboldt et Battleford—du 815ème au 961ème mille—la ligne frappe la limite nord des Grandes Plaines (couleur mauve), qui s'étendent au sud jusqu'à la frontière internationale, et se composent surtout de prairies. Dans certains endroits la terre est alcaline et saline, dans d'autres elle est propre à la culture et aux pâturages, mais vu le manque de bois et d'eau potable, il ne pourra s'y former des établissements que de place en place. Le fait est que, dans toute l'étendue de cette région, l'eau à la surface est mauvaise et rare, excepté de bonne heure le printemps.

Entre ces plaines et les terres fertiles au nord de la Saskatchewan, il y a un pays de prairie (colorié en vert sur la carte) couvert çà et là de bouquets de trembles ; le sol argileux et sablonneux y produit une herbe abondante et de petites vignes sauvages ; quant à l'eau de surface, elle y abonde. Une bonne partie de cette région est propre à la culture et aux établissements.

La ligne pénètre dans ce district un peu à l'ouest de Battléford et atteint sa limite à l'ouest vers le 1,130ème mille. Sur ce parcours de 165 milles, la moitié probablement du sol est pauvre et sablonneux, et l'autre moitié est avantageuse pour l'agriculture. Du 1,130ème mille à la traverse de la rivière Pembina au 1267ème mille, le sol se compose d'une couche épaisse de marne riche, et propre à la culture du blé, et est couvert d'une végétation des plus magnifiques, ressemblant pour ainsi dire à celle d'Ontario ; ce district abonde en cours d'eau et en lacs d'eau douce, et le terrain disparaît sous des forêts continues de trembles et d'épinettes blanches. Par endroits, le sol est marécageux, mais il peut s'égoutter aisément.

C'est à la rivière Pembina que l'on aperçoit pour la première fois du roc à la surface ; c'est une espèce de pierre calcaire superposée sur des gisements de houille. Entre ce point et la Passe de la Tête-Jaune—du 1,267ème au 1,453ème mille—la région est généralement d'une hauteur de plus de 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer ; le sol est froid et humide, et en y rencontre un grand nombre de savanes ; on y voit aussi des bouquets touffus de trembles, et çà et là quelques lisières de terrain couvertes tantôt d'épinettes blanches, tantôt de pins Banksiens croissant sur des côteaux rocheux. Ce district est impropre à la culture.

Le sommet de la Passe de la Tête-Jaune,—dont l'élévation est de 3,720 pieds,—forme la frontière est de la Colombie-Britannique, et comme cette province constitue une division séparée pour les explorations, on a commencé à compter de nouveau la distance en milles depuis ce point jusqu'à la côte du Pacifique.

De la Passe de la Tête-Jaune à un point situé quelques milles en deçà du confluent des deux bras de la rivière Thompson à Kamloops—distance de 235 milles environ— le pays est impropre à la colonisation. Le cours supérieur de la rivière Fraser et les rivières Albreda et Thompson passent par des vallées étroites, profondes et bordées de rochers, présentant à peine un acre de terre qui soit propre à la culture, bien qu'en certains endroits elles soient bien boisées d'épinette blanche et de cèdre de grande venue. Les mines d'or de Caribou ne se trouvent pas à une bien grande distance au nord-ouest de cette partie de la route, mais une montagne élevée et infranchissable barre le passage.

A Kamloops, la ligne passe carrément sur un plateau élevé et onduleux situé entre les Montagnes-Rocheuses et celles des Cascades, et qui forme une langue de terre dont la longueur varie de 80 à 160 milles, et qui s'étendant de la ligne frontière internationale au sud, traverse la province dans une direction nord-ouest jusqu'à la hauteur des terres sur cette partie du continent, entre le 54e et le 55e parallèle de latitude nord.

Cette langue de terre en général est de formation volcanique, et son élévation varie de 3,000 à 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer; elle a été profondément labourée par des cours d'eau, et l'altitude des principales vallées est en moyenne de 1,000 à 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Dans la section sud-est, il pleut rarement, mais le sol, malgré sa sécheresse, est riche et se couvre en grande abondance d'herbe en touffe, qui est très nutritive, et qui, mûrissant sur pied, se convertit en un foin naturel. Dans cette région, la neige atteint rarement une épaisseur de plus de deux pieds, et les bestiaux, pendant l'hiver, se nourrissent de cette herbe en touffe, et ne requièrent d'autre nourriture que bien rarement.

Cette herbe en touffe croît jusque vers le 53e parallèle de latitude nord, au-delà duquel les pluies deviennent plus fréquentes, et où l'herbe bleuâtre et noueuse, et d'autres herbes de même espèce, remplacent l'herbe en touffes.

Le sol au fond des vallées et sur les terrasses adjacentes est d'une grande richesse, et produit d'excellent blé et d'autres céréales, ainsi que des légumes. Ces terrains ont aussi besoin en général d'être égouttés, ce qui ne se peut faire que d'une manière bien restreinte.

La ligne centrale, ou de Bute Inlet, part de celle dont il est ici question à un point près de la Cache de la Tête-Jaune; et une ligne tirée de ce point, de manière à partager également le territoire entre ces deux routes, traverserait le chemin de Caribou près de l'extrémité est du lac la Hache et la rivière Fraser, dans le voisinage de l'embouchure de la crique du Canot.

Ce partage donnerait une largeur d'au moins 60 milles sur le côté nord de la ligne du sud, et d'environ 100 milles sur le côté sud, faisant ainsi une superficie d'environ 15,000 milles carrés.

Malgré les avantages de sa position, qui se trouve sur la route qui conduit aux mines d'or, tant de la côte du Pacifique que des Etats-Unis, la population de ce district est très peu considérable, bien que la plupart des terres disponibles aient été prises et occupées.

En construisant un chemin de fer jusqu'à la côte du Pacifique, on stimulerait fortement, sans aucun doute, la culture des céréales, qui à présent ne trouvent qu'un marché restreint dans les centres des districts miniers. Cette région, néanmoins, est éminemment favorable aux pâturages, de sorte qu'il est bien probable que les chevaux, les bêtes à cornes et les moutons continueraient réellement à constituer, comme c'est le cas aujourd'hui, les principaux ou les seuls articles d'exportation de ce district. Ces animaux, dans un pays où ils peuvent paître en toute liberté, se transportent à meilleur marché par terre qu'on ne le pourrait faire par chemin de fer.

Ce district est déjà abondamment pourvu de chemins et de bons sentiers pour les bestiaux, et dans l'Annexe F, à la page 117 du rapport de 1877 de l'ingénieur en chef, on fait voir comment les communications par eau, depuis le lac Kamloops jusqu'à Okanagan, pourraient à peu de frais devenir faciles.

Du passage d'eau de Savona, au pied du lac Kamloops, jusqu'à Yale, la distance par la ligne localisée du chemin de fer est de 123 milles.

Il n'y a que quelque milles de plus à faire par le chemin des voitures, et il est évident que si l'on améliorait ce chemin et que si on le convertissait, quand le besoin s'en fera sentir, en une sorte de chemin à lisses d'une construction peu coûteuse, cette voie de communication desservirait ce district tout aussi bien qu'une ligne à qui l'on ferait traverser les Montagnes-Rocheuses à grands frais.

Le pont de Spence, sur la rivière Thompson, se trouve, par la ligne localisée, à 327 milles du sommet de la Passe de la Tête-Jaune; de là, en descendant les rivières Thompson et Fraser, presque jusqu'à Fort Hope, distance d'un peu moins que 100 milles, la vallée ne présente plus qu'une simple gorge passant dans les montagnes, et n'offre aucune étendue de terre, sauf quelques lopins propres à faire des jardins, qui soit propre à la culture, et seulement quelques rares pâturages sur les versants des collines; les quelques habitations que l'on rencontre sur la route ne sont rien autre chose que des stations de relai avant d'arriver à Caribou.

En aval de Hope, la vallée commence à s'ouvrir et s'élargit, par endroits, sur une distance de quelques milles, avant d'arriver à New-Westminster. Les bas-fonds sont en général peu élevés et se composent en partie de terre de prairie; la rivière qui serpente au milieu se partage par endroits en divers chenaux ou espèces de fondrières, qui forment de nombreux îlots, abondamment couverts de peupliers, de vignes, d'érables, de saules et d'autres arbres. Il y a d'excellentes terres sur les terrasses supérieures, quoiqu'il se récolte bien peu de blé dans ce district. Voici les raisons qu'en donnent les cultivateurs: ils disent que la température est incertaine au temps de la moisson, que les pluies et les rayons d'un soleil ardent qui se succèdent alternativement font épier les grains avant qu'ils ne puissent les engranger, et que d'ailleurs, ils trouvent qu'il est plus avantageux d'élever des bestiaux, de cultiver les grosses céréales, le foin et les fruits, et puis d'importer leur farine, que de s'occuper de la culture du blé, qui ne serait tout au plus que d'une qualité inférieure. Ils élèvent, de fait, des bestiaux pour les vendre sur les marchés de New-Westminster et de Victoria, et envoient leur foin et leur avoine dans les chantiers où il se fait du bois; quant aux fruits, on les expédie dans la partie supérieure du pays.

La superficie totale des terres dans la vallée est portée à un peu plus que 500,000 acres; * sur cette quantité, il n'y en a qu'une très faible partie qui soit en culture, et il faudra beaucoup de travail et de dépenses avant qu'il se produise une augmentation quelque peu considérable dans le nombre d'acres cultivables. La plus grande étendue de terre que l'on pourrait le plus facilement mettre en état de culture, se trouve à l'embouchure de la rivière en aval du point où la ligne laisse la vallée pour se rendre à Burrard Inlet, et ce qui en reste se trouve en partie sur le côté de la rivière qui est opposé à celui où la ligne est localisée. La plus grande partie de ces terres est sujette à être submergée par les crues de la rivière ainsi que par les hautes marées dans le détroit.

Considéré dans son ensemble, c'est un très beau district, qui, avec le temps, renfermera une population considérable; mais il est évident que la mise en valeur de ces terres dans les bas-fonds ne pourra pas s'opérer par la construction d'un chemin de fer, mais bien au contraire par des digues, des remblais, des pompes aspirantes, ainsi que par toutes ces autres constructions et mécanismes, qui ont donné de si beaux résultats sur des terrains qui occupaient une position semblable.

Il y a déjà des bateaux à vapeur qui font le service entre New-Westminster et Yale (distance de 90 milles) deux fois par semaine en allant et revenant, et qui le feraient tous les jours, s'il y avait une somme suffisante de trafic. Ces bateaux, quand on le demande, arrêtent à tous les points intermédiaires qui se trouvent sur la rivière, pour recueillir les passagers et embarquer les marchandises, quel qu'en soit le nombre ou quelle qu'en soit la quantité, ce qui donne au public beaucoup plus de facilités que n'en pourrait donner aucun chemin de fer. La somme de trafic que la vallée pourrait fournir à un chemin de fer serait fort restreinte, attendu que ses principaux produits se dirigent vers la mer, et que les quatre cinquièmes du commerce,

* D'après des calculs faits sur la carte publiée par le commissaire en chef des Terres et des Travaux Publics.

tant sous le rapport des voyageurs que du fret, qui gagne l'intérieur, se fait avec les mines d'or de Caribou, pour le développement indispensable desquelles on devra en définitive trouver une ligne plus courte et meilleure sur quelque point de la côte situé au nord. Toutes choses considérées, il ne semble pas que les perspectives d'un chemin de fer construit sur cette route soient bien encourageantes.

La distance de Fort William (lac Supérieur) à Port Moody, à la tête du bras sud de Burrard Inlet, est de 1,946 milles, et si la ligne était prolongée jusqu'à la baie des Anglais, cette distance serait de 1,961 milles.

En montant jusqu'à Northcote, distance de 629 milles, la ligne est commune à toutes les routes projetées vers l'ouest. Entre ce point et la rivière Pembina, distance de 1,267 milles, la nature du sol est variable, et comme il l'a été dit plus haut, la terre n'est qu'en partie propre à la colonisation.

Depuis la rivière Pembina jusqu'au-delà des Montagnes-Rocheuses, à un point près de Kamloops—distance de 420 milles—les terres sont tout à fait impropres à la culture. Il en est de même pour une autre étendue de terre de 100 milles de long, située dans les gorges des rivières Thompson et Fraser. Ainsi, depuis la rivière Pembina, sur le côté est des Montagnes-Rocheuses, jusqu'au terminus projeté à Port Moody, distance de 679 milles, il y a 520 milles sur lesquels il n'y a pas de terres bonnes à cultiver, et dans la partie qui reste, la plupart des terres qui sont de quelque valeur ont été prises; en conséquence, sur tout ce parcours, il se trouvera pour ainsi dire à peine un seul acre de terre dont le gouvernement pourra disposer pour les fins du chemin dans un rayon de 60 à 100 milles de la ligne. De plus, les travaux seront généralement considérables et coûteux.

Ligne Centrale, viâ la Passe de la Tête-Jaune, au Havre Waddington, Bute Inlet.

Cette ligne s'éloigne de celle décrite en dernier lieu à un point situé 38 milles à l'ouest du sommet de la Passe de la Tête-Jaune, et suit la vallée de la rivière Fraser en descendant jusqu'aux Grands-Rapides, à 181 milles de la Passe. Ici la ligne laisse la rivière Fraser et tourne en traversant l'extrémité nord de la chaîne des montagnes du Caribou, ainsi que la rivière de l'Ours au 206ème mille. Cette rivière prend sa source dans le voisinage de Bakerville, le chef-lieu du district des mines d'or, à environ 80 ou 85 milles du point de la traverse; à cet endroit la vallée offre des facilités pour la construction d'un chemin de fer. Ensuite, la ligne descend jusqu'à la vallée de la rivière Fraser sur le côté ouest de la chaîne de Caribou, en passant par la rivière du Saule, et traverse la rivière Fraser au 228ème mille. La partie inférieure de la vallée de la rivière du Saule, sur un parcours de 14 milles, est large d'environ trois quarts de mille, et le sol y est excellent pour la culture et les pâturages tout à la fois; à ce point, l'élévation est de 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Là se trouve la première étendue de terre de quelque importance et propre à la culture que l'on rencontre à partir de la Passe de la Tête-Jaune.

La ligne traverse ensuite un certain terrain accidenté sur la rive droite de la rivière Fraser, et atteint la vallée de la rivière Stewart au 246e mille, à 9 milles environ à l'ouest de Fort George. A ce point elle est tout à fait sur le plateau élevé, situé entre les Montagnes-Rocheuses et celles des Cascades, et que nous avons déjà décrit en parlant de l'autre route; dans ce district, l'élévation du plateau n'est pas considérable, ne mesurant en moyenne que 2,000 ou 2,500 pieds au-dessus du niveau de la mer. La ligne le traverse dans une direction sud-ouest en passant par une série de vallées, qui s'élèvent graduellement en hauteur jusqu'au pied des collines situées près des montagnes des Cascades, ainsi qu'en traversant ces dernières par la vallée de la rivière Homathco, jusqu'à la tête de Bute Inlet, ce qui fait une distance de 546 milles à partir de la Passe de la Tête-Jaune.

La partie de la région couverte d'herbe ainsi traversée par cette ligne est au moins aussi étendue que celle qui se trouve sur la route du sud, et elle ressemble en partie à cette dernière quant au sol. Vers le nord, cependant, les pluies suffisent, sans le secours des irrigations, et la quantité des terres boisées est plus considérable, comme aussi le sol y est plus propre à la culture.

Néanmoins, toute proportion gardée, la quantité de terres arables n'est que peu considérable, bien que tout ce qu'il y en a pourrait servir pour les fins du chemin de fer et de l'agriculture, à l'exception de l'étendue qui se trouve dans le voisinage immédiat des mines de Caribou et dans les environs, où l'on rencontre une population qui y est déjà établie, à peu près égale à celle qui serait desservie par l'autre route. Il est bon de faire observer que le chemin carossable et les établissements sur son parcours se sont avancés, à mesure qu'il se découvrait de nouveaux gisements aurifères, en remontant les vallées des rivières Fraser et Thompson jusqu'à Caribou ; et comme la population des mines peut se procurer en quantité suffisante les produits de la ferme et autres des colons établis sur le chemin actuel, on n'a pas ouvert de nouveaux chemins ni formé d'autres établissements au nord de ce district. Il y avait si longtemps que l'on sentait les graves inconvénients qu'il y avait à franchir par le chemin actuel la distance qui sépare les mines de la côte, que feu M. Waddington projeta d'ouvrir un chemin pour les voitures à partir de Bute Inlet jusqu'à l'embouchure de la rivière Quesnel, et le fait est qu'on avait déjà pratiqué un sentier pour les chevaux sur un parcours de 40 milles, lorsque les travaux furent arrêtés par le massacre que les Sauvages firent des hommes qui travaillaient sur ce chemin. La ligne du chemin de fer projeté suit en général cette route et passe à 48 milles de la rivière Quesnel.

A tout prendre, cette route paraît beaucoup plus avantageuse que l'autre. Comme ligne de colonisation, elle amènerait l'établissement d'une grande étendue de terres, et elle donnerait beaucoup plus de facilités aux mines d'or du district de Caribou, où les développements donnés récemment à l'exploitation du quartz font présager une ère de prospérité extraordinaire.

La Route du Nord, viâ la Passe de la Tête-Jaune, jusqu'à la Baie Kamsquot, Dean Inlet.

Cette ligne est identique avec la dernière jusqu'à un point de la vallée de la rivière Chilacco, à 280 milles de la Passe de la Tête-Jaune, où elle va en divergeant dans une direction plus à l'ouest, frappant la rivière au Saumon à l'entrée des montagnes des Cascades, et suivant cette rivière à travers les montagnes jusqu'à la baie Kamsquot.

La distance depuis la Passe de la Tête-Jaune est de 488 milles, c'est-à-dire 58 milles de moins qu'en passant par l'autre ligne. Cette ligne est indubitablement la plus courte possible pour traverser le continent en partant de la rivière Rouge pour se rendre jusqu'au Pacifique, et elle peut se construire à meilleur marché que les autres ; elle se trouve aussi sur la route qui conduit directement aux côtes de la Chine. Cependant, ces deux dernières routes présentent les mêmes graves inconvénients que la ligne du sud : l'étendue considérable de pays stérile que l'on rencontre en traversant les Montagnes-Rocheuses, et la grande quantité de terres médiocres qui se trouvent à l'est de ces mêmes montagnes. Ces désavantages étaient tellement apparents que le ministre, l'été dernier, nous accorda la permission de continuer l'exploration projetée depuis la rivière Skeena jusqu'à Fort George, à l'est, en suivant la Passe de la Rivière-aux-Pins autant qu'il serait possible de le faire pendant l'été. Il a été fait également une exploration d'une partie de cette route à l'est des montagnes. Ci-suit le résumé des résultats obtenus :

Route par la Passe de la Rivière-aux-Pins jusqu'à Bute Inlet et Dean Inlet.

Cette route s'écarte de la ligne localisée près de Northcote, à l'extrémité nord des montagnes du Canard, à 629 milles du Fort William, lac Supérieur ; de ce point, elle suit, en montant, la vallée de la rivière du Cygne sur une distance d'environ 30 milles, et prend une direction aussi droite que possible pour arriver à un point choisi pour traverser la rivière Saskatchewan, près du Fort à la Corne, franchissant sur son passage les eaux de la source de la rivière du Cerf-Rouge et les hauteurs du Porc-Epic.

Les arpenteurs rapportent que les terres dans la vallée de la rivière du Cygne sont d'une grande richesse et d'une étendue considérable ; on dit aussi que le sol sur-

les hauteurs de Basquia est excellent, tandis que la région étroite qui se trouve entre ces hauteurs et la Saskatchewan, et qui s'étend depuis la colonie du Prince Albert en amont des Grandes Fourches, jusqu'au Vieux Fort en descendant, distance de plus de 90 milles, renferme des terres excessivement riches.

Laissant la Saskatchewan, la ligne se dirige presque directement au pied du Petit lac l'Esclave, longeant le côté nord des collines de l'Orignal, à la hauteur des terres de la rivière du Castor, et passant l'extrémité sud du lac la Biche ou du lac du Cerf-Rouge. De petites rangées de collines bordent la rive nord de la Saskatchewan à partir d'un endroit situé quelques milles en amont de Fort Carleton jusqu'à Victoria à peu près; ces collines sont en partie couvertes de bouquets de trembles et de saules; le sol en général est léger. mais abondamment pourvu de sources d'eau douce; quant aux pâturages, ils sont excellents, surtout dans le voisinage de Fort Pitt.

Entre ces collines et la rivière le sol est généralement sablonneux, et on y rencontre nombre de lacs dont les eaux sont imprégnées de sel ou d'alcalis; de plus, les officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson rapportent qu'immédiatement au nord de ces collines, le sol est de qualité supérieure.

Il y a un grand nombre de lacs d'eau douce, où le poisson blanc abonde, et aussi un grand nombre de savanes ou de marais qui auront besoin d'être égouttés.

Celui qui écrit ces lignes a fait en voiture 16 milles au nord-ouest de Carleton, et il a trouvé que l'aspect du pays s'améliorait graduellement, comme il avait été porté à le croire d'après la description qu'en avait donnée M. Clarke, le facteur en chef de ce fort, qui avait passé un grand nombre d'années dans ce district. Nous avons fait encore une excursion du Fort Pitt au lac la Biche. Le versant sud des collines de l'Orignal, où passe le sentier, est couvert de bouquets touffus de trembles; mais après que nous eûmes passé l'extrémité ouest de ces collines, une perspective magnifique se déroula à nos yeux. En effet, nous voyions s'étendre devant nous dans le lointain, à l'est, au nord et à l'ouest, aussi loin que la vue pouvait porter, une plaine immense, onduleuse et couverte d'herbe, qui par endroits s'élevait en forme de collines superbement arrondies, parsemée et entrecoupée çà et là de bouquets et de lisières de trembles, se mariant tantôt avec des épinettes blanches et rouges, tantôt avec des touffes de saules. Il paraît qu'il y avait là anciennement une forêt, qui a été probablement détruite par le feu, car on trouve sur les versants des collines les troncs décrépits de grands arbres. Dans les cavités, cependant, il est resté assez de bois pour les fins du chemin de fer, ainsi que pour les besoins domestiques. L'élévation, mesurée en différents endroits, a donné une moyenne de 1,700 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Durant trois jours, toutes les fois que nous nous écartions du sentier, nous éprouvions beaucoup de difficulté à nous frayer un passage en traversant des massifs d'herbes et de petites vignes sauvages, mesurant de trois à quatre pieds de hauteur, et atteignant quelquefois la croupe de nos chevaux.

Parvenus au lac la Biche, nous vîmes que le pays devenait de plus en plus boisé, et le sentier continuait dans de longues clairières entre des rangées de peupliers et de saules, laissant sur le passage nombre de petits lacs d'eau douce.

Il y a au lac la Biche une mission catholique romaine; on y fait d'excellentes récoltes de blé, d'orge, d'avoine et de légumes de toutes sortes; il y a environ 40 familles établies autour du lac; ce sont en partie des métis qui s'occupent de la traite des fourrures, et qui cultivent juste assez de céréales et de légumes pour leur propre consommation.

Entre ce point et le Petit lac l'Esclave, la ligne traverse la rivière Athabaskaw. Cette région n'a pas été explorée en vue de la construction du chemin de fer, mais d'après des renseignements obtenus au poste de la Baie d'Hudson ainsi qu'à la Mission, il paraît qu'elle est passablement rude et accidentée, entrecoupée qu'elle est de collines peu élevées et de savanes; cependant, elle renferme par endroits des étendues de bonnes terres.

La ligne suivra soit la rive sud, soit la rive nord du Petit lac l'Esclave, d'après les résultats que donneront les tracés. Passé ce lac, la ligne pénètre dans une vaste

région d'une grande fertilité, qui s'étend au loin vers le nord de chaque côté de la rivière de la Paix, et à l'ouest jusqu'à la rivière aux Pins, qui tombe dans la rivière de la Paix près du Fort St. Jean.

Par cette route, ce que l'on appelle la zone fertile ou le pays à blé, s'étend près de trois cents milles plus à l'ouest, avant qu'on n'atteigne les Montagnes-Rocheuses, que par la route qui s'avance par la Passe de la Tête-Jaune, mais il faut faire une réduction correspondante quant à la largeur de la région stérile qu'il faut traverser dans le district des Montagnes-Rocheuses.

En traversant la région de la rivière de la Paix, la ligne se trouve de deux degrés plus au nord que dans la région parallèle parcourue par la ligne jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune; mais le climat y est beaucoup plus doux, car les chevaux hivernent dehors dans les pâturages naturels.

Cela peut être dû à plusieurs causes, dont la principale provient de la différence dans l'altitude, qui n'est ici que la moitié de celle que l'on trouve en approchant des Montagnes-Rocheuses par l'autre ligne; il est aussi probable que les courants d'air chaud, qui viennent du Pacifique, produisent un effet favorable. Nos explorations font voir que les passes du nord, dans les montagnes des Cascades, ainsi que dans les Montagnes-Rocheuses, ont moins que 2,500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La vallée de la rivière aux Pins, depuis les fourches inférieures, sur un parcours de 50 milles en montant, est d'une largeur de un à deux milles; le sol est excellent et propre à la culture comme aux pâturages.

Ce point se trouve à 25 milles du lac Azuzetta, près du sommet, qui est évalué à 2,440 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Ici la vallée se rétrécit à un demi-mille de large, et est passablement accidentée sur une distance d'environ quatre milles du côté est. Sur le côté ouest, la ligne suit la vallée étroite et rocheuse de la rivière Atunachi, pendant environ quatre milles, jusqu'au point où elle rejoint la vallée de la rivière Misinchinca. Celle-ci est une belle vallée unie, large de un à deux milles, bien boisée et contenant une étendue considérable de terre propre à la culture et aux pâturages.

La ligne suivra en descendant cette rivière jusqu'à son confluent avec la rivière aux Panais, ou avec le bras sud de la rivière de la Paix, qui, à cet endroit, mesure environ 800 pieds de large, et de cinq à huit pieds de profondeur, avec un courant de 3½ milles à l'heure. Après avoir traversé cette rivière, ainsi qu'une langue de terre ou terrasse élevée, au bout de huit milles environ, la ligne frappera le lac Tutia, le plus bas d'une série de lacs dans la vallée de la Chu-ca-ca ou rivière Croche, qui se dirige franc nord pour aller se jeter dans la rivière aux Panais. Au lac McLeod, la ligne se trouve à 50 milles de la crique Germansen, dans le district des mines d'or d'Ominica.

La ligne suivra ensuite cette vallée, dans une direction presque sud, sur un parcours d'environ 70 milles, jusqu'au lac du Sommet, près de la hauteur des terres du continent; à ce point, le terrain n'est qu'un bas-fond marécageux qui mesure seulement 2,160 pieds au-dessus du niveau de la mer; la ligne, n'ayant à traverser qu'une distance d'environ trois milles jusqu'à la rivière au Saumon, longe ensuite cette rivière jusqu'à un point près de la rivière Fraser, où elle rejoint la ligne localisée partant de la Passe de la Tête-Jaune.

La distance à parcourir du point où les deux routes se laissent à Northcote, par la Passe de la Tête-Jaune, jusqu'à leur point de réunion plus tard, est de 1,081 milles.

Par la route de la rivière aux Pins, cette ligne est un peu plus longue, lorsqu'on la mesure sur la carte, mais elle présentera moins de courbes, et ce surplus apparent dans la distance pourra peut-être se réduire.

Frais de construction.

Il est difficile de se faire une idée même approximative des frais de construction sans le secours des relevés, mais les explorations faites à travers les Montagnes-Rocheuses font voir que l'on peut diminuer considérablement les excavations dans le

roc et la terre en adoptant la ligne par la Passe de la Rivière-aux-Pins, au lieu de la ligne par la Passe de la Tête-Jaune. Au sommet, il y aura de grands travaux sur un parcours d'environ huit milles, ainsi que sur le côté sud, où il faudra, en traversant les vallées de divers cours d'eau des montagnes, jeter des ponts considérables; mais on ne croit pas qu'il sera nécessaire de pratiquer des tranchées dans le roc, ni de percer des tunnels. Sur le côté ouest de la passe jusqu'au point de jonction des deux lignes, les travaux seront bien ordinaires, et les frais ne seront probablement pas plus de la moitié de ceux à faire sur l'autre ligne, mille pour mille.

Sur les deux lignes, il y aura des ponts passablement considérables à construire dans la région du centre ou des prairies, ainsi que sur le versant est des Montagnes-Rocheuses, mais il y aura sur la route du sud un bien plus grand nombre de travaux d'art très importants que sur la route du nord.

Nous avons des profils de toutes les grandes rivières et vallées qui se rencontrent sur la route du nord, excepté dans le cas de la rivière de la Boucane, qui coule dans une vallée profonde, près de l'endroit où elle rejoint la rivière de la Paix, qui se trouve ici à 700 pieds au-dessous du niveau du pays environnant.

La profondeur des vallées des cours d'eau, qui se jettent dans la rivière de la Paix, diminue, cependant, en approchant des Montagnes-Rocheuses, et il a été constaté qu'en suivant une vallée du côté est, la ligne, avec des rampes faciles, pourra traverser la rivière de la Boucane à un niveau peu élevé, et l'on trouvera probablement un moyen semblable de porter la ligne au niveau de la plaine sur le côté ouest.

Toutes choses considérées, le coût des travaux à faire sur cette route peut être porté en toute sûreté, en tant que nos études nous permettent de le dire, à un chiffre beaucoup moins élevé que celui des travaux sur l'autre route.

Rampes.

Les rampes sur toutes les trois routes peuvent être considérées comme faciles dans une région montagneuse, car les rampes maximum sont de 1 sur 100, soit 52·80 pieds par mille, sauf sur une partie des routes de Bute Inlet et de Dean Inlet, traversant les montagnes des Cascades, là où les rampes varient de 60 à 110 pieds par mille. Cependant, comme toutes ces rampes prononcées se trouvent concentrées dans un espace de 30 milles sur chaque route, la force additionnelle de traction requise pour les lourds convois n'entraînera pas de frais bien considérables, qui d'ailleurs se trouveront compensés par les rampes plus faciles présentées par le plateau élevé, une fois qu'il sera atteint; de plus, les rampes deviennent plus faciles dans le sens du plus grand trafic.

Inutile d'analyser ici les rampes sur chaque ligne; mais, à tout prendre, on ne trouve pas qu'il y aura une augmentation appréciable dans les frais de l'exploitation du trafic sur ces deux dernières routes par rapport aux rampes. A ce sujet, on peut faire observer ici que le chemin de fer Central du Pacifique, sur une distance continue de 90 milles, présente des rampes qui s'élèvent de 66 pieds à 105 pieds par mille. Le chemin de fer de Baltimore et de l'Ohio a des rampes de 116 pieds par mille, que les convois franchissent sans difficulté.

Havres aux différents Termini.

Le choix d'un havre comme terminus du chemin de fer a beaucoup engagé l'attention de l'auteur du présent rapport pendant les quatre années qu'il a eu le contrôle spécial des explorations sur la côte du Pacifique. Chaque havre a été étudié à l'aide des cartes de l'Amirauté; et dans les conversations que j'ai eues à cet égard avec les officiers de la marine et de la compagnie de la Baie d'Hudson, qui ont navigué sur tous ces cours d'eau pendant des années, j'ai obtenu beaucoup de renseignements, qui ont été communiqués de temps à autre à l'ingénieur en chef.

D'après les renseignements que j'ai ainsi obtenus, je suis fortement d'avis qu'à raison de l'accès difficile du côté de l'océan, il n'existe réellement pas sur la terre ferme de la Colombie-Britannique, à l'exception de Port Simpson, aucun havre qui soit avantageusement situé pour le commerce avec l'étranger, et que tous les autres havres,

au moins sous ce rapport, sont inférieurs au port américain connu sous le nom de havre de Holmes, à l'entrée du détroit de Puget, havre auquel viendront probablement aboutir plus d'un chemin de fer américain dans quelques années d'ici.

Sur la côte de l'île de Vancouver, néanmoins, il y a plusieurs havres qui sont plus avantageusement situés pour le commerce asiatique qu'aucun des havres américains.

Des havres de la terre ferme, Port Simpson est d'un accès facile du côté de l'océan, et il se trouve plus rapproché des côtes de l'Asie qu'aucun autre havre de la Colombie-Britannique, tandis qu'il est au moins de 500 milles plus près de Yokohama que le havre de Holmes, dans le détroit de Puget. Il a été également démontré que le chemin de fer pouvait y être conduit sans beaucoup de difficulté en partant d'un point sur la ligne explorée, à l'ouest des Montagnes-Rocheuses, pour aboutir à Bute Inlet; la ligne, cependant, serait plus longue de 140 milles.—(Voir rapport du ministre des Travaux Publics pour 1877, annexe, page 190.)

On devra, cependant, observer que le courant du Japon se dirige vers le sud-est, dans un sens parallèle avec la côte ; conséquemment, en faisant voile de la Chine vers l'est, le courant serait favorable, mais en s'y rendant, ce serait le contraire. Les steamers partant de San Francisco prennent la route du sud au large, suivant la direction du courant, quoique par là ils allongent considérablement leur trajet, mais quand ils reviennent, ils prennent la route du nord.

Port Simpson se trouve aussi trop éloigné aujourd'hui des centres industriels de la province, et on ne peut le regarder que comme une station à laquelle le chemin de fer pourra plus tard aboutir, si jamais l'exige la concurrence qu'il faudra soutenir pour se créer un commerce avec la Chine et le Japon.

La baie Kamsquot, Dean Inlet, est l'autre havre qu'il faut considérer ensuite. Il a été démontré que la ligne aboutissant à ce point est la plus courte que l'on a trouvée pour traverser le continent, et que ses frais de construction sont évalués à $4,000,000 de moins que ceux de toute autre ligne que nous ayons explorée; elle se trouve encore bien près de la route directe qui conduit au Japon et à la Chine. Elle est située à environ 7 milles de la tête de Dean Inlet, sur le côté sud-est, où cette baie qui est formée par une pointe du rivage s'avançant d'un côté, et par une langue de terre bien boisée et composée des détritus charriés par la rivière Kamsquot ou la rivière au Saumon, de l'autre.

Cette baie est bien abritée contre le vent, et elle mesure près de deux milles de front, ce qui offre des facilités pour y construire des quais et des cales.

A une courte distance du rivage, cependant, le fond, par une pente rapide, se trouve soudainement en eau profonde, ne laissant qu'une lisière étroite pour le mouillage. Il faudrait, en conséquence, pourvoir cette baie d'ancrages artificiels pour répondre aux besoins d'une flotte considérable.

Le bras et les chenaux conduisant au détroit de Millbank, et permettant aux navires d'approcher du côté de l'océan, ont de un à deux milles de large, sont très profonds, et nullement obstrués par des rochers submergés, ce qui donne l'avantage aux steamers de naviguer sûrement. La distance jusqu'au détroit de Millbank est d'environ 100 milles, et pour la franchir les navires à voiles seraient obligés de se faire remorquer. Cependant, c'est un grand désavantage qu'il n'y ait pas à proximité aucune baie ou havre considérable où les navires à voiles pourraient jeter l'ancre au besoin. Plusieurs des officiers de la marine n'aiment pas ces longues baies, à cause des brumes épaisses qui y règnent. D'après notre expérience, nous avons trouvé que la pluie et les brouillards qui passent sur les versants des montagnes prédominent plutôt dans les baies du nord, et que celles du sud, avec leurs détroits plus larges, sont plus assujéties aux brumes épaisses. Durant les hivers rigoureux, la glace se forme quelquefois à partir de la tête de Dean Inlet en descendant jusqu'à la baie Kamsquot, mais pas plus bas que ce dernier point.

Il s'élève encore une objection sérieuse à ce que la baie Kamsquot devienne à présent le terminus. On ne peut y arriver des parties établies de la province, soit sur la terre ferme, soit sur l'île de Vancouver, sans traverser le détroit de la Reine-Charlotte, ce qui nous expose, sur une distance de 30 à 50 milles, à toute la houle de

l'océan Pacifique, en face d'une côte, qui, dans une tempête de vent d'ouest, est bien connue comme extraordinairement dangereuse.

Ce terminus, néanmoins, serait très avantageux pour les îles de la Reine Charlotte, que l'on sait contenir une grande quantité de richesses minérales, avec quelques étendues de terres très propres à la culture.

Si les objections soulevées contre ce point comme terminus l'emportaient, alors il faudra choisir sur la terre ferme entre le havre Waddington, Bute Inlet et Port Moody, ou quelque autre point de Burrard Inlet.

Le havre Waddington est formé de la vase et des détritus charriés du haut des montagnes par la rivière Homathco au nord, et par la rivière Southgate à l'est. Il s'étend au-delà de la tête du bras de mer (*inlet*) sur une distance d'environ deux milles. Le mouillage, dans une profondeur de quatre à dix-huit brasses d'eau, est d'une largeur qui varie de 200 verges à un demi-mille ; en dehors de cet espace, le rivage descend par une pente rapide à une très grande profondeur. Le meilleur mouillage se trouve à l'angle nord-est, où le havre est le plus large et le mieux abrité.

Il est évident que ce n'est pas un havre convenable pour une flotte nombreuse; on pourrait, néanmoins, en faire un excellent port en construisant une jetée, ainsi que des cales et des quais; il y a en abondance du bois de charpente et autres matériaux nécessaires pour les constructions de ces ouvrages, que l'on peut se procurer à proximité.

Bute Inlet a 45 milles environ de long et 2 milles de large; ce bras de mer se trouve complètement renfermé par de hautes montagnes de chaque côté et par des îles placées à son entrée, et il n'est pas exposé aux tempêtes; le chenal par lequel on y pénètre s'appelle "le Canal Calme" sur la carte de l'Amirauté.

Port Moody, à la tête du bras sud de Burrard Inlet, est un havre superbe et bien abrité, d'une longueur de $2\frac{1}{2}$ milles, et d'une largeur d'un tiers de mille ou d'un demi-mille, avec un bon mouillage; les collines qui l'entourent s'élèvent à pic du bord de l'eau jusqu'à une hauteur de 200 à 500 pieds. Il n'y a pas de terrain propice pour y asseoir une ville, si ce n'est un bas-fond, situé à son extrémité supérieure, et que l'eau couvre en partie à marée haute.

Au havre à la Houille, juste en dedans des premiers détroits, il y a un bon mouillage, mais d'une étendue fort restreinte. Il y a dans le voisinage un terrain bas d'une étendue considérable, et qui conviendrait comme l'emplacement d'une ville.

Ce bras de Burrard Inlet est d'une longueur de 15 milles environ ; le chenal à l'entrée n'a pas plus que 200 verges de large, et le courant ordinaire produit par les marées est de quatre à huit nœuds à l'heure. Il est plus fort dans les marées du printemps.

A environ mi-chemin en remontant l'Inlet se trouvent les seconds détroits, où le courant est de trois à sept nœuds à l'heure.

La baie des Anglais, à l'entrée qui conduit à Burrard Inlet, n'est pas assujétie à ces inconvénients ; elle possède un bon mouillage d'une étendue considérable, et dans son voisinage des terres basses qui pourraient servir d'emplacement à une grande ville commerciale. Cette baie, cependant, est exposée aux tempêtes des vents d'ouest sur une étendue de mer découverte de 40 milles au moins, car elle se trouve protégée qu'en partie par une pointe de terre, appelée le "Banc Espagnol," et que l'eau recouvre à marée haute ; il faudrait, en conséquence, faire des travaux considérables pour en faire un havre sûr. Il y a encore d'autres difficultés plus ou moins sérieuses. Il y a, en effet, des bancs de sable à son entrée, et son voisinage est fameux pour ses brumes épaisses.

Mais la difficulté la plus sérieuse de toutes en est une qui s'applique également à Bute Inlet et à Burrard Inlet: c'est que le passage à l'océan, par l'extrémité nord et sud de l'Ile Vancouver, se trouve obstrué par un groupe d'îles, qui s'étendent d'un bord à l'autre du détroit entre l'Ile de Vancouver et la terre ferme.

Les chenaux entre ces îles sont par endroits étroits et sinueux, et sujets à de forts courants produits par les marées ; la navigation en est difficile, même pour les vapeurs, et souvent même dangereuse.

J'ai devant moi une liste qui contient plus de 60 désastres maritimes, qui sont arrivés dans ces détroits depuis quelques années.

Le groupe d'îles qui commandent l'entrée des chenaux dans le passage du sud, appartient à une puissance étrangère, et les témoignages donnés par les officiers de la marine font voir que dans le cas où il surgirait quelque difficulté avec cette puissance, le commerce passant par cette voie se trouverait interrompu d'une manière préjudiciable.

Afin de diriger le trafic du chemin de fer de Burrard Inlet à Esquimalt, ou à quelque port de l'Ile de Vancouver, il sera nécessaire d'opérer deux transbordements, vu qu'il faut traverser, sur un parcours de 30 à 40 milles, une mer découverte, exposée à de violentes tempêtes, ce qui empêcherait absolument de pouvoir employer un bac à vapeur pour passer un convoi de chemin de fer.

Le chemin de fer, cependant, pourrait se prolonger presque franc sud, en partant d'un point près du lac Sumas, dans la vallée de la rivière Fraser, environ 35 milles en amont de New-Westminster, presque en droite ligne jusqu'au havre de Holmes, situé entre les îles Whitby et Camano, à l'entrée du détroit de Puget. La distance est d'un peu plus de 60 milles. Le pays est généralement plat, et le chemin de fer pourrait être construit à meilleur marché qu'en partant du même point pour aboutir à Burrard Inlet.

C'est un havre spacieux et excellent, et les Américains proposent de faire un canal depuis la baie de l'Amirauté à travers une langue de terre, large d'un mille et un quart et qui s'élève 20 pieds au-dessus du niveau de l'eau, de façon que les navires à voiles pourront entrer du côté de l'océan sans se faire remorquer, excepté sur le court espace du canal.

Les Américains sentent parfaitement de quelle importance est cet avantage; aussi, les terrains adjacents sont estimés à un prix élevé. Le chemin de fer du Pacifique Nord se prolongera indubitablement jusqu'à ce point, comme aussi les autres chemins de fer projetés.

En consultant notre carte ainsi que celle de l'Amirauté, qui accompagnent le présent rapport, on verra que près du lac Sumas la ligne allant à Port Moody décrit une courbe vers le nord-ouest, ce qui éloigne davantage la ligne du passage à l'océan, par le détroit de San Juan de Fuca, tandis que la ligne allant au havre de Holmes y conduit directement. Il n'est nullement possible de douter que, si la ligne descend par la route de la vallée de la rivière Fraser, ce havre doit être inévitablement le terminus à l'océan. Il est impossible de faire dévier le commerce de sa voie naturelle pendant bien longtemps, car il saura toujours trouver la route qui lui convient le mieux en dépit des frontières d'un pays.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique se trouverait ainsi à entrer en concurrence avec le chemin de fer américain du Pacifique Nord, au sujet du commerce qui se centralisera au détroit de Puget, mais les citoyens des Etats-Unis en retireront les plus grands avantages; il se construirait une grande cité, grâce à l'entreprise des Canadiens, tandis que les principales industries de la Colombie-Britannique ne se développeront pas par la construction du chemin de fer.

Prolongement jusqu'à l'île de Vancouver.

Le trafic du chemin de fer pourra se continuer du havre Waddington jusqu'à l'île de Vancouver à l'aide de bateaux passeurs d'abord, et plus tard à l'aide de ponts, si jamais le commerce devient assez considérable pour justifier les dépenses énormes de ces constructions. Les points principaux qui se rattachent à cette extension du commerce sont si bien traités dans le rapport de M. Fleming pour l'année 1877, aux pages 72 et 73, qu'il n'est pas nécessaire de lui demander excuse en reproduisant ici ses observations :

" Ces communications, dit-il, pourront s'établir maintenant, à l'aide de bateaux passeurs, bien qu'il soit possible qu'il en résulte quelques inconvénients et quelques retards de temps à autre. La route à suivre pour ces bateaux passeurs sera de longer Bute Inlet, au sud de l'île Stuart, puis de continuer par les îles Valdez jusqu'à

la baie de l'Elan sur l'île de Vancouver. Toute cette étendue se trouve enfermée par des terres, où la mer n'est pas agitée. La distance est de 64 milles. La principale difficulté consiste, dit-on, dans un fort courant, qui dure environ deux heures par jour à un certain endroit; sauf cet inconvénient, si le chemin de fer pour le présent aboutissait au havre Waddington, on pourrait naviguer jusqu'à la baie de l'Elan avec autant de facilité que sur un canal ordinaire.

"En prolongeant le chemin par le côté ouest de Bute Inlet jusque de l'autre côté du Bras Frédéric—entreprise praticable, mais qui entraînerait des dépenses considérables,—on atteindrait le canal Nodalès, qui se trouve complètement abrité et qui présente une nappe d'eau où la navigation est facile. On rapporte que ce chenal n'est pas assujéti à de forts courants, et qu'il ne renferme ni bas-fonds ni autres obstructions, et qu'on pourrait y traverser les convois du chemin de fer sur des bateaux passeurs durant toutes les saisons de l'année. La navigation par bateaux passeurs, entre le Bras Frédéric, du côté de la terre ferme et l'Anse de la Loutre, sur l'île de Vancouver est de 15 milles environ. La longueur de la ligne du chemin de fer depuis le havre Waddington jusqu'au Bras Frédéric serait d'environ 51 milles. La carte ci-jointe (carte No. 2) indique la position relative du chenal Nodalès, de l'île de Vancouver et de Bute Inlet.

"De la baie de l'Elan, ou de l'Anse de la Loutre, un chemin de fer pourrait se construire jusqu'à Esquimalt, ou jusqu'à un point plus rapproché—comme à Alberni—à la tête du canal Alberni; peut-être même jusqu'à Nootka, ou encore, avec beaucoup plus de facilité, jusqu'au détroit Quatsino. Comparé à Esquimalt, ce dernier point a l'avantage de se trouver plus rapproché de la côte asiatique d'au moins 200 milles. On rapporte qu'à Quatsino des gisements de houille affleurent au bord de l'eau."

Je dois faire observer que les courants dont il a été question se rencontrent dans les canaux suivants et ont beaucoup de force pendant deux ou trois heures chaque jour à une certaine phase de la marée:—

1. Dans le canal Cardero, entre la terre ferme et les îles Valdez et Stewart. Ce chenal se rencontre dans le passage du nord, qui conduit de Bute Inlet jusqu'à l'océan.

2. Dans un canal transversal, qui n'est pas indiqué sur la carte et qui sépare les îles Valdez. Ce chenal se trouve en ligne avec Bute Inlet, et serait celui que suivrait les bateaux passeurs depuis le havre Waddington jusqu'à la baie de l'Elan, sur l'île de Vancouver.

3. Dans les détroits de Seymour, entre les îles Valdez et l'île de Vancouver. Ce courant ne gênerait pas les bateaux-passeurs jusqu'à la baie de l'Elan ou à l'Anse de la Loutre, mais les empêcherait d'atteindre la baie Menzies, où se trouve le havre le plus avantageux.

En poussant la ligne le long de Bute Inlet et en lui faisant traverser le bassin Estero jusqu'au Bras Frédéric, on éviterait les rapides No. 1, et de là on aurait un passage clair au nord jusqu'à l'océan.

Le canal Nodalès, entre le Bras Frédéric et l'Anse de la Loutre, sur l'île de Vancouver, est long d'environ 15 milles, sur un mille de large, avec une eau profonde, ne présentant ni forts courants ni rochers cachés; ce chenal est bien abrité, va presqu'en droite ligne et pourrait être traversé dans toutes les saisons et tous les temps par des steamers qui passeraient les convois du chemin de fer. L'amiral De Horsey a fait récemment un rapport au sujet de ce passage d'eau.

De l'anse de la Loutre le chemin de fer pourrait se prolonger jusqu'à divers ports sur l'île de Vancouver, soit au nord, soit au sud; le plus rapproché de ces ports est Stamp Harbour, à la tête du canal Alberni, dans le détroit de Barclay, et se trouve à une distance de 100 milles environ.

Pendant les premiers 15 milles en longeant le rivage du Passage de la Découverte jusqu'à la baie Menzies, le pays est rocheux; de là en descendant la côte jusqu'à la rivière Qualicum—distance de 70 milles—il est plat et très favorable à la construction d'un chemin de fer. A partir de ce point, la ligne décrira une courbe à l'ouest, en traversant l'île de Vancouver jusqu'au canal Alberni, sur un parcours d'environ 15 milles, et présentera quelques rampes assez prononcées, sans exiger toutefois des travaux bien considérables, sauf sur une petite distance. Cette ligne

pourrait se prolonger plus tard de la rivière Qualicum jusqu'à Nanaïmo et Esquimalt, faisant une distance jusqu'à ce dernier point d'environ 110 milles.

La région qui se trouve entre l'anse de la Loutre et Esquimalt est l'une des plus riches de la Colombie-Britannique. Elle renferme une étendue considérable d'excellentes terres arables, couvrant en même temps et avoisinant de vastes gisements de houille et de minerai de fer. Il n'y pas moins de cinq mines de houille que l'on exploite maintenant avec avantage, et leurs produits sont considérés à San Francisco comme supérieurs à tous les autres sur cette même côte. On a constaté, après en avoir fait l'essai, que les minerais de fer extraits de l'île principale ainsi que celle de Texada étaient d'une richesse extraordinaire, tandis que le voisinage immédiat des gisements de houille donne l'avantage d'établir des usines pour l'exploitation du fer sur une vaste échelle. Tous ces avantages, réunis aux ressources agricoles de cette région, qui peuvent suffire à maintenir une population considérable, ainsi qu'à l'aspect enchanteur du pays et à la salubrité du climat de l'île de Vancouver, font présager pour elle une ère de grande prospérité.

Esquimalt et Alberni (détroit de Barclay) sont avantageusement connus et possèdent d'excellents havres; il en a déjà été donné une description dans le rapport de l'ingénieur en chef pour l'année 1877, pages 308 à 311.

Le havre d'Esquimalt, à l'extrémité sud-est de l'île, à 60 milles environ du cap Flattery, à l'entrée du côté de l'océan, est l'un des havres les plus beaux et les plus commodes qu'il y ait sur la côte; et à l'aide de sondages faciles et des phares actuels, on peut y entrer en tout temps. Il offre un excellent mouillage aux navires de toute grandeur, et quel que soit le vent qui souffle, la houle n'est jamais assez forte pour les incommoder. Le détroit de San Juan de Fuca est large de 10 milles, et les "Rades Royales," en dehors du havre, offrent un excellent mouillage aux navires qui attendent pour se faire remorquer dans les ports du détroit de Géorgie.

Le havre appelé "Stamp Harbour," à la tête du canal Alberni, est à 36 milles environ du cap Beale, à l'entrée du détroit de Barclay, sur la côte ouest. Il offre d'amples facilités aux navires de tout tonnage, car il a deux milles de long et un mille de large, avec une profondeur de 5 à 20 brasses d'eau.

Le chenal à l'entrée du détroit mesure d'un mille à un mille et demi de large jusqu'au havre Uchucklisit en montant, à une distance d'environ 16 milles sur le côté ouest du chenal. Ce havre présente un bon mouillage aux navires qui attendent les remorqueurs pour remonter le canal Alberni, dont la largeur varie d'un demi-mille à trois quarts de mille. Les navires à voiles y pénètrent quelquefois avec la marée sans être toués, mais on peut dire que, pratiquement parlant, l'emploi des remorqueurs est nécessaire.

En terminant, l'auteur désire déclarer qu'il est parfaitement convaincu, après avoir étudié la question sous toutes ses faces, que la ligne par la Passe de la Rivière-aux-Pins jusqu'à Bute Inlet, en se prolongeant jusqu'à l'île de Vancouver avec le secours des bacs à vapeur, deviendra la véritable route, soit qu'on l'envisage au point de vue national ou au point de vue économique. Elle traverse une étendue de terres propres à la culture beaucoup plus considérable, et elle offre des communications plus faciles avec les principales régions aurifères et houillères que toute autre route.

La partie fertile dans la vallée de la rivière de la Paix, à l'est des Montagnes-Rocheuses, est longue de 400 milles et large de 300 milles environ.

D'après les rapports des professeurs Selwyn et Macoun, de M. Horetzky, des officiers de la Baie d'Hudson, ainsi que des personnes résidant à la Mission et autres, il n'y a pas de doute que l'avenir de ce riche district dépendra du développement de ses ressources extraordinaires pour la culture des céréales. Voici ce qu'en dit M. Macoun :—"Quant aux grains que cette région est capable de produire, il suffit de mentionner que l'orge et le blé récoltés au 59° de latitude nord ont remporté une médaille de bronze à l'exposition du Centenaire, et que la grosseur et la qualité de ses légumes sont quelque chose d'étonnant."—Cette région pourra indubitablement devenir le grenier à blé du Canada. Pour le développement de ses richesses, elle renferme une rivière majestueuse et navigable qui, la traversant au milieu, donne la facilité de recueillir ses produits et de les amener à quelque point avantageux, où le chemin de

fer pourra les recevoir et les transporter au bord de la mer. La distance qu'il y a à partir d'un endroit sur la rivière de la Paix, près de l'embouchure de la rivière de la Boucane, jusqu'à Fort William, au lac Supérieur, est d'environ 1,500 milles ; de là en descendant par les lacs et rivières jusqu'à Québec, on compte 1,350 milles, ce qui donne une distance totale de 2,850 milles jusqu'aux eaux de l'Atlantique. On devra, néanmoins, se rappeler que cette route n'est ouverte que pendant six mois de l'année.

A l'ouest, pour se rendre à la côte du Pacifique, en partant du Fort St. Jean, sur la rivière de la Paix et suivant la vallée et la Passe de la Rivière-aux-Pins, les distances sont comme suit :—

Jusqu'à Dean Inlet, 480 milles }
" Bute Inlet, 540 milles } sur la terre ferme.
" Alberni, détroit de Barclay, 700 milles }
" Esquimalt, 810 milles } sur l'île de Vancouver.

Ces derniers ports sont ouverts pendant tout le cours de l'année.

On peut donc se demander : est-ce que les ports de la côte du Pacifique, malgré le plus long trajet qu'il faut faire sur l'océan, n'offrent pas aux produits de la région de la rivière de la Paix les meilleurs chances de pouvoir s'écouler sur les marchés de l'Europe et de l'Asie ? En Californie et à l'Orégon, il se récolte chaque année d'immenses quantité de blé, qui s'exportent même avec beaucoup d'avantage jusqu'en Angleterre ; en fait de blé seulement, San Francisco en a exporté l'an dernier 4,929,690 quintaux, évalués à $11,017,353.

Il n'y a pas lieu de douter que la région de la rivière de la Paix pourrait lutter, malgré un certain désavantage par rapport à la distance, avec les terres à blé de la Californie et de l'Orégon dans le commerce qui se fait avec l'Angleterre, tandis qu'elle se trouverait dans une meilleure position dans ses relations commerciales avec l'Asie.

Sur une distance de 300 milles à partir de la côte jusqu'au point où la route de la rivière de la Paix va en divergeant, la ligne sera semblable à celle qui a été explorée pour la route de la Tête-Jaune. Quant à la distance qui reste, elle n'a été explorée qu'en partie ; mais d'après les renseignements qu'on a ainsi obtenus, on peut supposer en toute sûreté que, bien que la ligne puisse être probablement un peu plus longue, les frais de construction seront cependant beaucoup moins considérables que sur la partie de la route qui va parallèlement en suivant la Passe de la Tête-Jaune.

Mais même dans le cas où les frais de construction seraient plus considérables, la différence serait de peu d'importance en comparaison des avantages qu'on retirerait d'une ligne de chemin de fer qui développerait les ressources productives merveilleuses qui sont encore à l'état latent dans cette vaste région.

Si cette route est accueillie d'une manière favorable par le gouvernement, il faudra faire des explorations depuis Northcote *viâ* la Passe de la Rivière-aux-Pins jusqu'au point de jonction près du Fort George, mais l'examen des traverses de rivières les plus considérables et des autres points difficiles sur cette route, ainsi que les données obtenues par les explorations antérieures, pourraient fournir aux compagnies des renseignements suffisants qui leur permettraient de soumissionner pour la construction et l'exploitation de toute la ligne depuis le lac Supérieur jusqu'à l'océan Pacifique, tel que pourvu par l'acte du Parlement.

Dans l'intervalle, si on le désirait, les travaux de construction pourraient se commencer sur cette partie de la ligne située entre la côte du Pacifique et le Fort George, et qui ne se trouvera pas affectée par ces explorations.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

MARCUS SMITH,
Ingénieur en chef suppléant.

F. BRAUN, écr., secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

ANNEXE E.

RAPPORT DE M. H. J. CAMBIE, INGÉNIEUR CHARGÉ DU SERVICE DES EXPLORATIONS DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, RELATIVEMENT À LA ROUTE PASSANT PAR LES RIVIÈRES THOMPSON ET FRASER, ET AUX AVANTAGES COMPARATIFS DE CETTE ROUTE ET DE LA LIGNE JUSQU'À BUTE INLET.

SANDFORD FLEMING, écr., C.M.G.;
Ingénieur en chef,
Chemin de fer Canadien du Pacifique

OTTAWA, 18 avril 1878.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction, en vertu d'une lettre du 15 courant, qui m'a été adressée par le secrétaire des Travaux Publics, de vous communiquer, à votre retour d'Angleterre, mes vues relativement aux routes Nos. 2 et 6 du chemin de fer Canadien du Pacifique, aboutissant respectivement à Burrard Inlet et Bute Inlet dans la Colombie-Britannique.

Afin de rendre plus complète la comparaison entre ces deux routes au point de vue de leur longueur respective, et des frais de construction, je vais les suivre jusqu'aux havres où elles touchent pour la première fois les eaux navigables de l'océan Pacifique; et comme ces points ne présentent pas des facilités suffisantes aux navires qui les fréquenteront probablement lorsque la ligne sera achevée, et qu'il se sera développé un trafic considérable de complet parcours, j'ai cru qu'il serait bon d'examiner à quel autre havre l'une et l'autre de ces deux lignes pourrait venir aboutir plus tard afin d'obtenir les facilités requises.

Route No. 2 avec prolongement.

Au 493me mille, à partir du sommet de la Tête-Jaune, la route No. 2 atteint les eaux de marée à Port Moody, Burrard Inlet, qui est un excellent havre, quoique petit, et lorsque le trafic sera devenu plus considérable, la ligne pourra être portée, avec des frais ordinaires, à 12 milles plus loin jusqu'au havre de la Houille (*Coal Harbour*,) qui se trouve justement à l'intérieur de l'entrée de l'*Inlet*, ou à 15 milles de la baie des Anglais.

En consultant les réponses que les officiers de la marine ont faites aux questions que vous leur aviez soumises, on verra que l'amiral Cochrane, l'amiral Richards et le commandant Pender recommandent Burrard Inlet, avec le mouillage avoisinant dans la baie des Anglais, comme convenable pour en faire un havre terminus.

Route No. 6 avec prolongement.

Au 546me mille, à partir du sommet de la Tête-Jaune, la route No. 6 atteint les eaux de marée au havre Waddington, Bute Inlet.

D'après les déclarations des officiers supérieurs de la marine ci-dessus nommés, il paraîtrait que ce havre ne présente qu'un mouillage fort restreint, vu que l'eau y est excessivement profonde; et les détours qu'il faut faire pour en approcher, ainsi que l'absence d'un bon mouillage le long de ses bords rocheux et à pic, rendent la navigation peu sûre pour les navires à voiles qui y entrent sans le secours d'un remorqueur. On ne saurait donc l'adopter comme terminus, lorsque l'on peut trouver d'autres havres qui présentent de plus grandes facilités, et conséquemment on ne

devrait s'en servir que temporairement, en attendant que l'on prolonge plus tard la ligne jusqu'à quelque havre sur la côte extérieure de l'île de Vancouver ; et le fait que la ligne pourra se prolonger jusqu'à l'un de ces havres, est la raison la plus forte que l'on puisse donner en sa faveur.

Du havre Waddington, la ligne peut se continuer soit jusqu'à Stamp Harbour, à la tête du canal Alberni, sur la côte ouest de l'île de Vancouver, distance de 159 milles, soit jusqu'à Esquimalt, à l'extrémité sud de l'île, distance de 249 milles ; dans le cas de ces deux distances, il faut comprendre le passage d'eau de 15 milles depuis le Bras Frédéric jusqu'à l'Anse de la Loutre.

Pour donner une idée du coût comparatif de ces deux lignes portées aux points ci-dessus, les estimations suivantes sont soumises :—

Estimation du terminus temporaire.

Sur les deux routes, les ouvrages jusqu'aux eaux navigables de la côte ont été estimés d'après des tracés d'essai et appréciés d'après les prix qui conviennent au district.

En tenant compte des améliorations à apporter dans la localisation ainsi que dans la chaussée permanente et les frais d'équipement, la route No. 2, depuis le sommet de la Tête-Jaune jusqu'à Port Moody, distance de 493 milles, coûtera $34,000,000, et en appliquant précisément les mêmes calculs à la route No. 6, depuis le sommet de la Tête-Jaune jusqu'au havre Waddington, distance de 546 milles, cette dernière route coûtera $33,000,000.

Facilités dans l'exécution des travaux.

Sur la route No. 2, il y a partout d'excellentes communications dans le voisinage immédiat de la ligne sur une distance de 100 milles à partir de la côte, puis, sur un parcours de 125 milles, un chemin pour les voitures, suivi encore par 100 milles de navigation, ce qui donne un accès facile à cette ligne sur les deux tiers de sa longueur ; on peut donc présumer en toute sûreté que les travaux sur cette partie de la ligne pourront se faire à beaucoup meilleur marché que sur l'autre route, qui se trouve dépourvue à présent de toute voie de communication, soit naturelle, soit artificielle, qui en permette l'accès.

Pour mettre les frais sur un pied de comparaison convenable, on devrait faire une réduction d'au moins 12 pour cent sur le coût de tous les ouvrages de cette route, au-dessous du niveau de formation, ce qui réduirait le montant total à $31,000,000.

Prolongement au terminus permanent.

Quant à comparer le coût relatif du prolongement de ces routes à un terminus permanent, ce n'est pas une affaire que l'on peut entreprendre avec l'espoir d'arriver à des résultats bien exacts, vu l'absence de données suffisantes et de tracés complets; mais on espère que les chiffres donnés dans les estimations suivantes représenteront les difficultés à surmonter dans chaque cas et des moyens suffisants de faire une comparaison exacte.

Dans le cas de la route No. 2, il sera nécessaire d'ajouter les frais à faire pour continuer la ligne jusqu'au havre de la Houille, à Burrard Inlet, distance de douze milles, à peu près $700,000, ou jusqu'à la baie des Anglais, distance de 15 milles, soit $900,000.

A l'égard de la Route No. 6, les frais à faire pour prolonger la ligne jusqu'aux havres d'Alberni ou d'Esquimalt, sur l'île de Vancouver, peuvent se calculer comme suit :—

Du havre Waddington à Alberni :—Il faudra construire le long de la rive ouest de Bute Inlet jusqu'au Bras Frédéric 51 milles de chemin de fer qui entraîneront des travaux excessivement considérables, d'après ce que nous en savons par les tracés actuels ; il faudra aussi établir un passage d'eau depuis le Bras Frédéric jusqu'à l'Anse de la Loutre, distance de 15 milles, passage d'eau dont le service exigera trois

bateaux passeurs et des bassins munis de cales ; il faudra de plus construire depuis l'Anse de la Loutre jusqu'à Alberni 93 milles de chemin de fer, dont trente exigeront des travaux peu ordinaires, le tout faisant un montant total de pas moins que $14,000,000.

Du Havre Waddington jusqu'à Esquimalt :—Il y aura là, comme ci-dessus, un chemin de fer jusqu'au Bras Frédéric et un passage d'eau jusqu'à l'Anse de la Loutre, plus 183 milles de chemin de fer depuis l'Anse de la Loutre jusqu'à Esquimalt, et sur ces 183 milles. il y en aura 50 qui nécessiteront des travaux très considérables ; tous ces ouvrages s'élèveront à la somme totale de $19,000,000 environ.

D'après ce qui précède, il appert que le coût relatif de construction de ces deux routes portées à un terminus permanent se trouve comme suit :—

Route No. 2 jusqu'au havre de la Houille ou jusqu'à la baie des Anglais	$32,000,0000
" " 6 jusqu'à Alberni, avec les inconvénients d'un passage d'eau de 15 milles de long	47,000,000
Route No. 6 jusqu'à Esquimalt, avec les inconvénients d'un passage d'eau de 15 milles de long	52,000,000

Les résultats ressortiront avec beaucoup plus de force, quand ils se trouveront exposés comme dans le tableau suivant :

—	Distance du sommet de la Passe de la Tête-Jaune jusqu'au terminus temporaire.		Coût comparatif.	Distance du sommet de Passe de la Tête-Jaune jusqu'au terminus temporaire.		Coût comparatif.
	A	Milles	$	A la	Milles	$
Route No. 2...	Port Moody.....	493	31,000,000	Baie des Anglais	508	32,000,000
Route No. 6....	Hv. Waddington.	546	33,000,000	Alberni*..........	705	47,000,000
" " "...	"	"	"	Esquimalt*......	795	52,000,000

*Avec les inconvénients et les retards d'un passage d'eau de 15 milles.

Objections opposées à Burrard Inlet comme terminus.

Burrard Inlet présente une objection sérieuse, que je n'ai pas encore exposée : c'est qu'en y abordant du côté de la mer, par le chenal qui conduit à l'Ile de Vancouver, les navires sont obligés de passer si près de quelques-unes des îles du groupe de San Juan qu'ils se trouveraient exposés aux canons des Etats-Unis, dans un temps de guerre, et que la liberté de passer par ce chenal dépendrait beaucoup des forces dont pourraient disposer les Etats-Unis sur ce point. (Voir rapport sur le ch. f. C. du P., de 1877, page 70.) Le même rapport contient ce qui suit : " Quant à la possibilité pour les gros navires qui naviguent sur mer de passer en faisant le tour par le côté nord de l'île Vancouver et d'arriver à Burrard Inlet, tous les officiers supérieurs de la marine, moins un, disent que la chose n'est guère praticable."

Le canal actuellement suivi par les navires lorsqu'ils passent par le détroit Haro pour atteindre celui de Géorgie, ne se trouve en différents endroits qu'à deux milles environ seulement de San Juan et des autres îles qui appartiennent aux Etats-Unis. Mais, dans l'éventualité d'une guerre avec cette puissance, on pourrait s'assurer d'une suite de canaux fort avantageux depuis la Passe Active, traversant le canal Swanson

par le passage Moresby, ainsi que les canaux Sydney et Baynes, jusqu'au détroit de Fuca, et ce au moyen de l'érection de quelques balises et bouées placées aux endroits de ce canal qui sont embarrassés et étroits ; un vaisseau alors qui suivrait ces canaux n'aurait pas besoin de s'approcher à plus de cinq milles marins du territoire étranger, comme on le verra par ce que disent l'amiral Cochrane, le capitaine Graham et le commandant Pender.

Le chenal par le nord de l'Ile de Vancouver pourrait aussi servir moyennant des précautions particulières, et pour en citer un exemple, je dirai que les steamers *California* et *Otter*, le premier de 673 tonneaux, et le second de 400, ont pendant nombre d'années navigué, de jour et de nuit, et durant toutes les saisons, dans ce passage sans éprouver aucune avarie, bien qu'il n'y eût ni bouées ni phares. Dans les mois de septembre et d'octobre de l'année dernière, le vaisseau de Sa Majesté le *Daring* a suivi ce passage tant en montant qu'en descendant, lorsqu'il fit son voyage d'exploration jusqu'au Port Essington. En prenant l'un de ces canaux pour se rendre au détroit de Géorgie, les plus gros navires éprouveraient sans doute quelque retard, par suite des forts courants qui règnent en certains endroits et qu'il serait bon de franchir aux phases les plus favorables de la marée.

Frais additionnels à encourir si l'on fait choix de la Route No. 6

Si l'on choisissait la route de Bute Inlet, seulement dans le but d'éviter les risques et les retards dont il vient d'être question, et qui d'ailleurs ne se présenteraient que durant une guerre avec les Etats-Unis, il faudra dépenser de $15,000,000 à $20,000,000 pour construire 197 ou 287 milles additionnels de chemin de fer—y compris le passage d'eau—ce qui obligerait de transporter par terre le fret de complet parcours sur une distance additionnelle de près de 200 milles à partir d'Alberni, afin d'exempter un transport de 150 milles par eau, ou dans le cas d'Esquimalt, sur une distance de 300 milles par chemin de fer pour exempter 90 milles par eau.

Bras Frédéric.

Il n'est pas besoin de faire de longues observations pour démontrer que le Bras Frédéric ne peut convenir comme havre terminus. Il n'a été recommandé par aucun officier supérieur de la marine, et en examinant la carte on arrive de suite à la conclusion que son mouillage est très restreint, qu'on n'y rencontre aucune rade dans un rayon de plusieurs milles, et qu'il n'est bon tout au plus que pour y admettre des bassins munis de cales et servant à des bateaux passeurs.

Rampes.

Ci-joint se trouve un tableau des rampes, d'où l'on pourra tirer les conclusions suivantes :—

De chemin qui est réellement de niveau, il y a sur la route No. 6, 48 milles de moins que sur la route No. 2.

De chemin présentant des rampes de ·10 et ·50 sur 100, il y a sur la route No. 6, 38 milles de plus que sur la route No. 2.

De chemin présentant des rampes de ·50 et 1 sur 100, il y a sur la route No. 6, 12 milles de plus que sur la route No. 2.

De chemin présentant des rampes de 1 et 2 sur 100, il y a sur la route No. 6, 21½ milles, dont la plus forte partie présente des rampes de 2 sur 100, et il ne se rencontre pas de rampes correspondantes à celles-là sur la route No. 2.

On peut dire aussi que les rampes sur la route de Burrard Inlet sont généralement courtes et faciles, ce qui n'est pas le cas pour l'autre route. Cela se comprendra mieux en consultant un profil, qui a été fait sur une échelle de 10 milles au pouce horizontal et de 500 pieds au pouce vertical.

Tableau comparatif des rampes depuis le sommet de la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à Port Moody, Route No. 2, et jusqu'au havre Waddington, Route No. 6.

	Inclinaison.	Route No. 2.		Route No. 6.		Excédant de la Route 2 sur la Route 6.	Excédnt de la Route 6 sur la Route 2.
		Milles.	Percentage de toute la route.	Milles.	Percentage de toute la route.		
						No. de Milles.	
	De niveau à ·10 par 100	185·65	37 60	137·17	25 10	47.92	....
Rampes vers l'est.	Plus de ·10 " ·20 "	11·34	2 30	16·17	3	....	4·83
	·20 " ·30 "	15·48	3 22	21·09	3 85	....	5·61
	·30 " ·40 "	17·25	3 50	16·41	3	·84	....
	·40 " ·50 "	30·26	6 14	23·62	4 33	6·64	....
	·50 " ·60 "	12·95	2 63	11·77	2 15	1·18	....
	·60 " ·70 "	12·43	2 53	14·81	2 70	....	2·38
	·70 " ·80 "	33·20	6 74	25·49	4 70	7.71	....
	·80 " 1·00 "	66·06	13 42	80·32	14 70	....	14·26
	1·00 " 1·25 "	....	....	5·30	99	....	5·30
	1·25 " 1·75 "	....	....	3·84	70	....	3·84
	1 75 " 2·00 "	....	....	12·37	2 27	....	12·37
Rampes vers l'O.	·10 " ·20 "	9·02	1 83	23·46	4 31	....	14·44
	·20 " ·30 "	14·47	2 87	29·35	5 37	....	14·88
	·30 " ·40 "	9·68	1 96	12·75	2 33	....	3·07
	·40 " ·50 "	21·18	4 30	23·77	4 35	....	2·59
	·50 " ·60 "	6·73	1 36	9.14	1 68	....	2·31
	·60 " ·70 "	11·01	2 24	11·06	2 02	....	·05
	·70 " ·80 "	8·55	1 73	15·92	2 91	....	7·37
	·80 " 1·00 "	27·74	5 63	52·19	9 54	....	24·35
		493	100 00	546	100 00		

TABLEAU COMPARATIF de l'alignement sur les routes Nos. 2 et 6, indiquant la longueur des differents degrés des courbes et des tangentes, ainsi que le percentage de chacune d'elles à l'égard de la longueur totale de la ligne.

Alignement.	Route No. 2. Longueur en milles.	Route No. 2. Percentage de la longueur totale.	Route No. 6. Longueur en milles.	Route No. 6. Percentage de la longueur totale.	Excédant de la route No. 2 sur la route No. 6.	Excédant de la route No. 6 sur la route No. 2.
					Miles.	Miles.
Ligne droite..........	285·58	57·90	328·97	60·24	....	43·28
Courbes jusqu'à 1°, rayon 5,730 pds.	28·83	5·85	31·94	5·85	....	3·11
Plus de 1° à 2°, 5,730 à 2,865 pds.	51·92	10·53	64·36	11·79	....	12·44
" 2° à 3°, 2,865 à 1,910 " .	43·82	8·89	52·69	9·66	....	8·87
" 3° à 4°, 1,910 à 1,433 " .	41·92	8·50	41·17	7·54	·75	....
" 4° à 5°, 1,433 à 1,146 " .	36·75	7·45	22·33	4·09	14·42	....
" 5° à 6°, 1,146 à 955 " .	3·11	·63	4·54	0·83	....	1·43
" 6° à 7°, 955 à 819 " .	1·25	·25	....	....	1·25	....
" 7° à 8°, 819 à 716 " .	0·16	....	....	....	0·16	....
Longueur totale.................	493·00	....	546·00	....	....	....
Percentage des courbes relativement à la longueur respective des lignes.	42·10		39·76		....	....

Courbes.

D'après le tableau des courbes ci-dessus, on voit qu'il y a 9½ milles de ligne courbe de plus sur la route No. 6 que sur la route No. 2; mais quant aux courbes les plus prononcées, elles représentent une longueur plus considérable sur cette dernière route, et même il y a 1½ mille de courbes tellement prononcées qu'on n'en rencontre pas de pareilles sur la route No. 6. Ces courbes, néanmoins, se présentent sur des endroits de la ligne où les rampes sont faciles, ce qui compense la résistance additionnelle produite par les courbes, tandis que les courbes les plus prononcées sur la route de Bute Inlet se présentent conjointement avec les rampes les plus raides.

Entretien.

Les caractères d'un chemin de fer qui influent le plus sur les frais d'entretien sont la longueur de la ligne, les rampes, les passages d'eau (s'il en est), la neige, et la longueur des ponts.

Dans le cas où le trafic serait égal à celui de l'Intercolonial durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1877, et que les frais ordinaires d'exploitation et de renouvellement seraient les mêmes que sur ce chemin, savoir: $2,327 pour chaque mille par année, alors les dépenses annuelles, si la ligne aboutissait au havre Waddington, s'élèveraient à $123,000 de plus que si elle se rendait jusqu'à Port Moody; et si la ligne se prolongeait jusqu'à Alberni ou jusqu'à Esquimalt, les dépenses annuelles s'élèveraient à $483,000 dans le premier cas, y compris les bateaux passeurs, et $693,000 dans le second cas, de plus que s'il fallait entretenir une ligne jusqu'au havre de la Houille ou jusqu'à la baie des Anglais, et ces dépenses iraient en augmentant en proportion des affaires qui se feraient, tandis que les prix exigés pour le transport du fret de complet parcours seraient réglés d'après la concurrence suscitée par d'autres lignes, et non d'après le nombre de milles parcourus.

TABLEAU indiquant le coût comparatif de l'entretien des lignes aboutissant à certains endroits, d'après les calculs ci-dessus.

Distance du Sommet de la Tête-Jaune.				Excédant de la route No. 6 sur la route No. 2.	
Route No. 2.		Route No. 6.		En Milles.	En dépenses annuelles d'entretien, pour un trafic seulement égal à celui de l'Intercolonial en 1877.
A	Milles.	A	Milles.		
Port Moody........	493	Waddington	546	53	$123,000
Baie des Anglais..	508	Alberni..............	705	197	483,000*
" " ...	508	Esquimalt..........	795	287	693,000*

* Y compris les frais d'un passage d'eau sur un parcours de 15 milles.

Il a été démontré qu'il y a sur la route No. 6 certaines rampes beaucoup plus raides qu'aucunes de celles qui se rencontrent sur la route No. 2, et aussi qu'il s'y trouve une longueur plus considérable de ces rampes très prononcées, ce qui diminue l'efficacité de la ligne et ajoute considérablement aux frais de transport, tout en préjudiciant à l'entretien, qui deviendrait encore plus coûteux à raison des frais d'usure du matériel roulant par la même cause ; mais il serait extrêmement difficile de fixer une somme quelconque à cet égard.

Sur la route de Bute Inlet, il faudra, pour empêcher les avalanches sur certains points dans les montagnes des Cascades, prendre des mesures qui devront entraîner des frais considérables ; d'ailleurs, il n'est pas probable que l'on rencontre de grandes difficultés au sujet de la neige ni sur une ligne, ni sur l'autre, à l'ouest de la Cache de la Tête-Jaune ; et à l'est de ce point, la ligne est commune aux deux routes.

La longueur totale des ponts est calculée à $2\frac{3}{4}$ milles sur la route No. 6, et à $2\frac{1}{4}$ milles sur la route No. 2, ce qui fait un demi-mille de moins dour la route de Bute Inlet; mais comme les évaluations ont été faites pour des constructions permanentes, cet item n'a pas besoin d'être pris en considération.

Trafic local.

Les ressources de la Colombie-Britannique ne sont pas encore suffisamment développées pour alimenter un trafic local d'une bien grande importance, bien que ses diverses industries promettent de prendre un accroissement considérable avant longtemps.

La partie sud de la province, qui est la plus propre à la culture et à l'élevage des bestiaux, se trouverait desservie avec plus d'avantage par la route de Burrard Inlet, tandis que la région minière de Caribou, bien qu'à mi-chemin entre les deux lignes, peut être probablement d'un accès plus facile par la route de Bute Inlet.

La première de ces routes, avec un embranchement se dirigeant à Caribou, dès qu'il y aura assez de trafic pour en justifier la construction, paraîtrait devoir favoriser les intérêts des deux régions.

Je crois avoir touché, dans les observations qui précèdent, à toutes les questions qui méritaient une attention particulière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. J. CAMBIE,

Ingénieur chargé des explorations dans la Colombie-Britannique.

ANNEXE F.

CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE AVEC LE GOUVERNEMENT IMPÉRIAL ET LES OFFICIERS DE LA MARINE ROYALE AU SUJET DE CERTAINS RELEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ET D'UN HAVRE-TERMINUS POUR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le comte de Dufferin au comte de Carnarvon.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 19 avril 1877.

No. 115.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus à Votre Seigneurie une copie d'une minute du conseil, exprimant le désir que le gouvernement impérial veuille bien faire faire le relevé de certains ports sur la côte de la Colombie-Britannique.

J'ai, etc.,
DUFFERIN.

Au très honorable
Comte de Carnarvon,
etc., etc.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 17 avril 1877.

Relativement à un rapport du 16 avril 1877, de la part de l'honorable ministre des Travaux Publics, exposant qu'il a été fait des démarches particulières pendant l'été et l'automne derniers pour obtenir, par l'intermédiaire de l'Amirauté et des officiers de la marine royale, des renseignements concernant les différents havres et rades sur la côte de la Colombie-Britannique, mais qu'il semble qu'il n'a pas encore été fait aucun relevé de la côte avoisinant l'embouchure de la rivière Skeena, et qu'il n'a été obtenu aucune information positive concernant les havres dans ces parages;

Qu'attendu que le gouvernement fédéral n'a pas les moyens de faire faire une exploration dans cette région, il recommande que le gouvernement impérial soit prié de vouloir bien ordonner qu'il soit fait, durant la prochaine saison, une exploration des canaux et de leurs approches au point indiqué, et des relevés hydrographiques du Bras Frédéric et des eaux qui y conduisent, vu qu'il importe que des renseignements positifs soient obtenus sur ce point avant qu'on en vienne à une décision finale relativement au choix d'un port de mer comme terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le comité donne son adhésion au rapport qui précède, et le soumet à l'approbation de Son Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

Le Bureau Colonial à M. Sandford Fleming.

BUREAU COLONIAL,
DOWNING STREET, 3 décembre 1877.

MONSIEUR,—Je suis chargé, de la part du comte de Carnarvon, de vous transmettre, pour votre information, copie d'une dépêche reçue, par l'entremise de l'Amirauté, du commandant en chef de la station du Pacifique, ainsi que d'un rapport de l'officier commandant le vaisseau de Sa Majesté le *Daring*, transmettant des plans du canal et des approches avoisinant l'embouchure de la rivière Skeena, lesquels il a dressés comme se rapportant à la question du choix d'un terminus pour le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je dois vous prier de vouloir bien faire renvoyer à ce département les plans originaux qui vous sont transmis.

La dépêche de l'amiral De Horsey a été communiquée au Gouverneur-Général du Canada.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBERT G. W. HERBERT.

SANDFORD FLEMING, écr.,
C.M.G.
etc., etc., etc.

L'amiral De Horsey au secrétaire de l'Amirauté.

A BORD DU "SHAH," A ESQUIMALT, 9 octobre 1877.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions des Lords Commissaires de l'Amirauté, contenues dans votre lettre No. 86, du 19 mai dernier, (reçue le 14 août,) j'ai l'honneur de faire rapport que j'ai envoyé le *Daring*, commandant Hanmer, faire une exploration générale des chenaux et approches de la rivière Skeena.

D'après le rapport du commandant Hanmer, et tels autres renseignements que j'ai pu obtenir, je suis d'avis que, soit que l'on veuille ouvrir des communications avec les parties habitées de la Colombie-Britannique, ou établir un commerce direct à travers le Pacifique, le voisinage de la Skeena ne convient en aucune façon comme terminus océanique du chemin de fer Canadien du Pacifique que l'on se propose de construire. Le seul fait que les steamers océaniques ne peuvent franchir les barres de la rivière qu'à marée haute équivaut, suivant moi, à une condamnation. Il faut ajouter encore les difficultés que présentent les approches sinueuses d'une côte, lorsque les brumes sont fort épaisses et que le temps est pluvieux; d'ailleurs on rapporte que les terres dans les environs ne renferment que montagnes et marais, ce qui offre peu d'attraits aux colons qui voudraient s'y établir.

Je me permettrai de vous transmettre ci-incluse copie des instructions que j'ai données au commandant Hanmer, ainsi que de son rapport, accompagné des plans de l'embouchure de la Skeena et du débarcadère de Woodcock.

L'époque avancée de la saison et les pluies presque continuelles qui ont régné ont été cause que ce service, qui a dû nécessairement se faire dans des canots découverts, a été quelque peu pénible. Je soumets donc les travaux du commandant Hanmer à l'approbation de Vos Seigneuries.

J'ai transmis copie de ce rapport et de ses incluses au Gouverneur-Général du Canada pour son information.

J'ai, etc.,

A. DEHORSEY,
Contre-amiral et commandant en chef.

Au secrétaire de l'Amirauté

Instructions données par l'amiral DeHorsay au commandant Hanmer.

De la part d'Algernon Frederick Rous DeHorsey, écuier, contre-amiral dans la Marine de Sa Majesté, et commandant en chef des navires et vaisseaux de Sa Majesté employés et devant être employés dans les parages du Pacifique.

Le vaisseau de Sa Majesté sous votre commandement étant prêt à tous égards, vous devrez, en recevant ces instructions, lever l'ancre, prendre la mer et vous rendre à Nanaïmo, pour y prendre votre chargement complet de charbon.

2. De Nanaïmo, vous vous rendrez dans le voisinage de la rivière Skeena, et à votre arrivée vous ferez un relèvement général de cette partie de la Colombie-Britannique, attendu que le Gouverneur-Général du Canada a demandé qu'il soit dressé un relevé des chenaux et approches de cette rivière, dans le but de choisir un terminus pour le chemin de fer du Pacifique.

3. Vu l'époque avancée de la saison, il sera désirable que vous ne perdiez pas de temps à commencer ce relèvement, et vous devrez revenir à Esquimalt avant les grands froids de l'hiver.

4. Vous devrez me faire rapport de vos travaux à chaque occasion favorable qui se présentera, et aussitôt que possible après votre arrivée sur les bords de la Skeena, vous aurez à me faire connaître le temps qu'il faudra employer à faire le relèvement commandé, en spécifiant l'endroit où vous vous proposez de commencer vos premières opérations.

5. Vos travaux achevés, vous devrez m'en faire tenir un rapport en double.

Donné à bord du *Shah*, à Esquimalt, ce 22ème jour d'août 1877.

A. F. R. DeHORSEY.

A John G. H. Hanmer, écr.,
Commandant le vaisseau de
Sa Majesté le *Daring*.

Par ordre du commandant en chef.

J. H. CLEVERTON,
Secrétaire.

Incluse No. 2 de la lettre No. 326, de 1877, concernant le chemin de fer du Pacifique.

Rapport du Commandant Hanmer sur le relèvement de la rivière Skeena.

A bord du vaisseau de Sa Majesté le " Daring,"
Baie du Départ, 4 octobre 1877.

Monsieur,—J'ai l'honneur, conformément à vos instructions du 22 août 1877, de vous transmettre le rapport de mon exploration des chenaux et abords de la rivière Skeena, dans la Colombie-Britannique.

1. En ce qui regarde les approches de la rivière et ses trois chenaux appelés respectivement le chenal du Télégraphe, le chenal du Milieu, et le chenal du Nord, le chenal du Télégraphe est navigable à marée haute pour les navires tirant 25 pieds d'eau jusqu'à Port Essington en montant, son endroit le plus profond se trouvant du côté de la terre ferme, par le travers de l'île Kennedy, et sur le côté de l'île par le travers de l'île De Horsey (comme on le verra sur le plan ci-annexé), il y a des ras de marée très violents le printemps. Le passage entre les îles Kennedy et De Horsey, que j'ai désigné comme le chenal du Milieu, passe entre des bancs de sable, qui, je crois, sont sujets à se déplacer aux différentes saisons de l'année, et il n'est navigable que pour les petits steamers. Le chenal du Nord (ou le passage de Skeena) permet aux steamers d'un faible tirant d'eau d'y passer, en y entrant au-dessus d'un bas-fonds recouvert d'environ trois brasses d'eau dans les basses marées du printemps, et entre l'île De Horsey et la terre ferme, il a une sortie d'une demi-

encâblure de largeur seulement, et à marée basse le reflux y est rapide. Je ne recommande pas ce chenal pour les gros navires. En conséquence, en venant de l'ouest, on devrait entrer dans le Port Essington soit par l'entrée Browning, le chenal Ogden et la baie Cardena, ou par l'entrée Dixon, le détroit de Chatham, le chenal Arthur et la baie Cardena.

2. *Mouillages.*—La rivière Skeena possède un mouillage d'une étendue considérable entre le Port Essington et l'extrémité nord de l'île DeHorsey; il y a bonne prise pour les ancres, car le fond est vaseux; le printemps il y a des ras de marée violents qui rendent dangereux le service des bateaux ou des alléges. M. Cunningham (un traitant d'une expérience de longne date à Port Essington) m'a informé que la rivière à Port Essington ne se congelait jamais, mais que ses eaux le printemps charriaient de grandes quantités de glace ainsi que des arbres gigantesques. Pendant les mois d'hiver, il souffle souvent du nord de violentes tempêtes, et je serais porté à croire qu'elles arrêtent les communications entre la rive et les navires en rade, car il n'y a aucun endroit où l'on puisse se mettre à l'abri de leur violence. Les grandes marées approchent 1–0–0 à la pleine lune et à la nouvelle lune, et montent de 24 pieds.

Le débarcadère de Woodcock offre un excellent mouillage, mais d'une étendue peu considérable; cet endroit est mieux abrité que Port Essington, il n'est pas incommodé par les ras de marée, bien que le reflux a une rapidité de quatre à cinq nœuds à l'heure dans les grandes marées; il y a bonne prise pour les ancres, car le fond est vaseux au large du village. Les grandes marées, à la pleine lune et à la nouvelle lune, 12" 15, montent de 24 pieds à peu près, et baissent de 17; alors les navires doivent s'amarrer.

La baie Cardena présente le meilleur mouillage dans les environs, car elle est abritée contre les vents du nord et du sud-est: il y a bonne prise pour les ancres; la marée monte et descend régulièrement dans toute l'étendue du mouillage; les grandes marées, à la pleine lune et à la nouvelle luae, montent de 24 pieds, et baissent de 17 à peu près.

Les vents qui règnent généralement dans le voisinage de la Skeena sont, dit-on, les vents d'ouest durant les mois d'été, et pendant le reste de l'année les vents du sud-est et du nord-est; de temps à autre il souffle du nord de violentes tempêtes. Les brouillards sont fréquents en août et en septembre. Il pleut continuellement le printemps et l'automne, et, pendant le temps qu'y séjourna le *Daring* depuis le 1er jusqu'au 27 septembre, les vents prédominants furent les vents d'est et de sud-est, accompagnés de pluies presque continuelles et de fréquentes bourrasques; pendant la même période de temps, la moins grande élévation indiquée par le baromètre fut de 28° 90', et la plus grande, de 30° 30'.

Le terrain à l'entrée de la Skeena est avantageux et couvert de bois touffu, comprenant principalement du cèdre et de la pruche, et fournit les indices d'un climat extraordinairement humide; j'oserais même dire que la terre est impropre à la culture.

J'ai, etc.,

JOHN G. HANMER,
Commandant.

J. H. CLEVERTON,
Secrétaire.

Le Bureau Colonial à M. Sandford Fleming.

BUREAU COLONIAL, DOWNING STREET,
21 décembre 1877.

MONSIEUR,—Relativement au choix d'un havre comme terminus sur la côte du Pacifique pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, je suis chargé par le comte de Carnarvon de vous transmettre pour votre information copie d'une dépêche reçue,

par l'entremise de l'Amirauté, de la part du contre-amiral De Horsey, commandant en chef de la station du Pacifique, qui fait part de ses vues sur cette question.

Je dois vous dire qu'une copie de cette dépêche a été communiquée au Gouverneur-Général du Canada pour l'information du gouvernement fédéral.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. H. MEADE.

A SANDFORD FLEMING, écr.,
C. M. G.

Rapport de l'amiral De Horsey concernant le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique.

A BORD DU *Shah*, A ESQUIMALT,
26 octobre 1877.

MONSIEUR,—Je vous prie de vouloir bien porter à la connaissance des Lords Commissaires de l'Amirauté les observations suivantes, exprimant mes vues relativement au havre le plus avantageux comme terminus océanique du chemin de fer Canadien du Pacifique.

2. Dans le but de me former une idée sur cette question, j'ai lu attentivement les rapports des explorations de 1874 et de 1877, présentés par M. Sandford Fleming, l'ingénieur en chef, et j'ai eu l'avantage de communiquer personnellement avec M. Marcus Smith, M. Cambie et autres ingénieurs de l'exploration. Après avoir remonté la rivière Fraser jusqu'à Yale, et m'être rendu de là par terre jusqu'à Boston Bar, j'ai pu me former quelque idée des difficultés qu'il y avait à faire passer un chemin de fer par la chaîne des montagnes des Cascades. J'ai de plus visité Burrard Inlet, les détroits de Haro et de Géorgie (ainsi que les chenaux intérieurs qui débouchent à la Passe Active), le passage de la Découverte et quelques-uns des chenaux dans le voisinage de l'île Valdès, y compris les détroits de Seymour. D'après les instructions de Leurs Seigneuries, il a été fait aussi un relèvement des abords de la rivière Skeena, dont les résultats ont été consignés dans ma lettre, No. 326, du 9 courant.

3o. La question du choix d'un havre comme terminus océanique devrait se décider, il me semble, d'après deux considérations principales (tout en supposant que les travaux peuvent s'exécuter) :— 1o. Sa position favorable aux intérêts et au trafic des parties habitées de la Colombie-Britannique, attendu que cette province est entrée dans la Confédération moyennant la promesse d'un chemin de fer.

2o. Sa situation dans un endroit avantageux, où les steamers océaniques pourraient prendre commodément sur les quais les marchandises destinées à être transportées directement en Australie, en Chine, au Japon et autres pays au-delà du Pacifique, dans toutes les saisons de l'année et par tous les temps.

4. Si l'on tient compte de ces considérations, il convient alors, ce me semble, de renoncer à l'idée d'établir un terminus sur la côte entre Vancouver et les Iles de la Reine-Charlotte. La navigation sur cette partie de la côte, si nous en jugeons d'après les cartes et les rapports de l'amiral Richards et d'autres officiers de la marine, est décidément désavantageuse, et je me prononcerais également contre le choix d'un havre dans le voisinage de la rivière Skeena, vu les brumes épaisses qui y règnent, la glace et autres inconvénients, propres aux hautes latitudes, qui s'y rencontrent, et les difficultés d'y aborder du côté de l'océan.

5. Si cette manière de voir est juste, la question du site du terminus se trouve réduite au choix à faire entre Burrard Inlet et un havre sur l'Ile Vancouver.

6. Burrard Inlet, comme terminus océanique, ne paraît pas convenir par suite des difficultés que la navigation présente du côté de la mer. Le chenal tortueux qui conduit de Burrard Inlet à la mer par le détroit de Haro, sera souvent dangereux par suite de la force de la marée, de la présence presque continuelle de brumes

épaisses et du manque de profondeur du mouillage. Burrard Inlet, en effet, quoiqu'il possède un port sûr à Coal Harbour, et un bon mouillage à la baie des Anglais, présente les objections suivantes : que l'entrée étroite conduisant à Coal Harbour par les premiers détroits n'est pas très sûre pour les gros steamers, vu la rapidité du courant ; et que la baie des Anglais, tout en offrant un bon mouilage, ne serait pas assez calme pendant des tempêtes de vent de nord-ouest pour permettre aux navires de se tenir aux quais, vu qu'il y a un courant qui entraîne vers le nord-ouest sur une distance de 40 milles.

7. Une autre objection sérieuse qui milite contre Burrard Inlet comme terminus permanent, est le fait qu'une nation étrangère possède les îles San Juan et Stuart. Ces îles constituent la clé de la navigation en dedans de l'Ile de Vancouver.

Dans le cas d'une guerre avec les Etats-Unis, cette puissance pourrait aisément empêcher notre marine marchande de passer par le détroit de Haro. (Le général Sherman a visité San Juan dans le mois dernier, en vue d'y faire des fortifications, je crois.)

8. Ayant condamné Burrard Inlet pour les raisons ci-dessus, je conclus que le terminus devrait se trouver à l'Ile de Vancouver, à laquelle on peut arriver de trois manières différentes:

1o. Par le moyen d'un bateau passeur transportant un convoi de chemin de fer depuis Burrard Inlet jusqu'à Nanaïmo.

2o. En jetant un pont sur le détroit de Seymour.

3o. A l'aide d'un bateau passeur, transportant un convoi de chemin de fer depuis le bassin d'Estéro (Bras Frédéric) jusqu'à l'Anse de la Loutre.

9. Le convoi, une fois débarqué sur l'Ile de Vancouver, peut être transporté sans beaucoup de difficulté, d'après ce que je comprends, soit à Esquimalt, soit au détroit de Barclay, où le havre de Uchucklesit forme un port admirable.

10. Le premier mode de traverser le détroit, à l'aide d'un bateau passeur depuis Burrard Inlet jusqu'à Nanaïmo, présente trois objections:

1o. Les inconvénients ci-dessus qu'il y a de naviguer dans les premiers détroits et d'aller se placer le long d'un quai dans la baie des Anglais.

2o. Le désavantage et la perspective certaine d'être souvent détenu au milieu du chenal, par suite de brumes épaisses.

3o. Une mer houleuse avec des tempêtes de vent nord-ouest et sud-est, qui aurait au moins l'effet de rendre difficile le transport d'un convoi de chemin de fer de l'autre côté du détroit de Géorgie. Une autre objection, et je la crois des plus sérieuses, qui milite contre la route devant longer la rivière Fraser et Burrard Inlet, c'est qu'elle passe à six ou huit milles du territoire des Etats-Unis, et qu'elle se trouve ainsi exposée à être détruite, lorsqu'on en aura le plus besoin en temps de guerre.

11. Le second mode, celui d'avoir une ligne de chemin de fer traversant l'Ile Valdès sans l'aide d'un passage d'eau, exigerait la construction de ponts très coûteux. Valdès n'est pas une île isolée, tel que l'indique la carte de l'Amirauté, mais ce sont trois ou quatre îles qui se suivent.

La grande difficulté consisterait, bien entendu, à faire un pont sur le détroit de Seymour, distance de 2,575 pieds, en deux arches mesurant respectivement 1,200 et 1,350 pieds. Pour construire ce pont, il faut asseoir le pilier du milieu sur un rocher qui se trouve, dit-on, à dix-huit pieds sous l'eau à marée basse, tandis que le courant passe au-dessus avec une vitesse de cinq à huit nœuds à l'heure. Ce serait une construction extraordinairement considérable et coûteuse, si toutefois il était possible d'en asseoir les fondations sur ce rocher, ce dont je doute, car le courant de la marée ne se ralentit guère à cet endroit. On ne doit pas oublier non plus qu'un pont jeté au-dessus du détroit de Seymour aurait l'effet d'obstruer pour les gros navires le seul chenal navigable entre l'Ile de Vancouver et la terre ferme. Cette raison seule devrait, à mon avis, en interdire la construction.

12. Le troisième mode, et celui que je recommande, qui consisterait à faire traverser par un bateau passeur un convoi de chemin de fer depuis le bassin Estero jusqu'à l'Anse de la Loutre, est, suivant moi, le seul praticable, et d'une simplicité parfaite. J'ai soigneusement examiné cette route, et je trouve:

1o. Que l'Anse de la Loutre est avantageusement située comme terminus avec cale en pilotis pour le bac à vapeur.

2o. Que la tête du Bras Frédéric, à l'entrée du bassin Estero, est également bien situé comme terminus avec cale en pilotis.

3o. Que le chenal entre les deux est d'une navigation facile, vu qu'il est droit, sûr, uni comme une glace, abrité contre tous les vents, et très peu sujet au courant des marées.

13. Le courant de la marée dans le chenal Nodalès, est indiqué sur la carte comme étant d'une vitesse de deux à trois milles à l'heure, mais je crois que sa vitesse est beaucoup moindre.

J'ai passé cinq heures dans ce chenal dans le temps où la vitesse du courant devait être la plus forte, c'est-à-dire la veille de la pleine lune, et j'ai trouvé que le courant de la marée était à peine perceptible.

La distance à parcourir par le bateau passeur à vapeur entre les deux ports est de treize milles d'une navigation calme et facile, et je considère que l'on pourrait parcourir cette distance en toute sûreté, en temps de brume, s'il y avait des signaux convenables.

14. En recommandant la route passant par le Bras Frédéric, je présume, qu'on veuille bien l'observer, que le chemin de fer peut se continuer jusqu'à ce point-là.

Cette présomption s'appuie sur le rapport de M. Fleming de 1877, dans lequel il déclare que "cette entreprise est praticable," mais quelle devra entraîner des frais considérables, lesquels se trouveraient en partie compensés, je suppose, par la route No. 6, depuis la Passe de la Tête-Jaune jusqu'à la tête de Bute Inlet, par le fait qu'elle se trouve évaluée à deux millions de piastres de moins que celle passant par le cours inférieur de la rivière Fraser (la route No. 2) et aboutissant à Burrard Inlet.

15. D'après une conversation que j'ai eue avec M. Marcus Smith (le principal officier de l'exploration après l'ingénieur en chef), j'ai compris que les Montagnes-Rocheuses pouvaient être traversées à un niveau comparativement peu élevé, et que la ligne pouvait se continuer à travers un district beaucoup moins montagneux en évitant complètement la Passe de la Tête-Jaune, et en choisissant une route par le Petit lac L'Esclave et la Passe de la Rivière-aux-Pins, et de là en suivant une direction plus ou moins droite jusqu'à Bute Inlet. Si tel était le cas, ce serait une nouvelle raison de faire aboutir plutôt la route de la terre ferme au Bras Frédéric qu'à Burrard Inlet, sans s'occuper en aucune façon, comme je le fais moi-même, du transport par eau depuis la tête de Bute Inlet, par le fait que ce passage est long et tortueux, et qu'il serait impraticable dans les brumes épaisses.

16. Après en être ainsi venu à la conclusion que la ligne devrait passer par le Bras Frédéric, et que les convois du chemin de fer devraient être transportés sur des bacs à vapeur par le chenal Nodalès jusqu'à l'Anse de la Loutre, il me reste maintenant à considérer le prolongement de la ligne jusqu'à l'un des excellents havres de l'Ile de Vancouver.

17. Dans des années à venir, je suppose que, dans l'intérêt d'un trafic océanique de complet parcours plus direct, on continuera une ligne jusqu'au district Quatsino, en jetant un pont au-dessus du détroit de Quatsino, et de là jusqu'à un point terminus à Winter Harbour.

18. Mais pour les besoins actuels, il semble que l'on devrait continuer la ligne depuis l'Anse de la Loutre, en passant le détroit de Bayne et Nanaïmo, jusqu'à Esquimalt, que l'on choisirait comme le terminus océanique. Ce port est sûr et d'un abord facile en tout temps; son bassin (destiné à recevoir les plus gros navires) a été commencé, et il y a raison de croire que la ligne partant des principales mines de houille et des districts de minerais de fer devrait en grande partie se rembourser de ses frais de construction en transportant ces produits miniers à Esquimalt, port d'embarquement. De plus, non-seulement une ligne de chemin de fer depuis Nanaïmo serait avantageuse pour le commerce en général, mais elle le serait encore pour approvisionner de charbon l'escadre de Sa Majesté à Esquimalt, car les Etats-Unis se trouvant en possession de San Juan pourraient, en temps de guerre, nous couper les approvisionnements qui nous viendraient des mines par la mer.

19. Dans le cas, donc, où il se construirait une ligne de chemin de fer entre Esquimalt et Nanaïmo, non-seulement pour les raisons ci-dessus indiquées, mais parce que le gouvernement fédéral paraît avoir promis virtuellement de la construire conformément à la suggestion de lord Carnarvon (et de fait une grande partie des lisses se trouvent actuellement déposées à Esquimalt), on aura surmonté le principal obstacle qui existe relativement au tronçon de la ligne de complet parcours, car je comprends que le prolongement de la ligne depuis Nanaïmo jusqu'à l'Anse de la Loutre présente peu de difficultés.

20. On voudra bien observer que j'ai omis de traiter la question d'un terminus au détroit de Howe. La raison, c'est que les mêmes objections à l'égard des difficultés qu'il y aurait pour se rendre à la mer par le détroit de Mars s'appliquent au détroit de Howe comme à Burrard Inlet, et encore avec plus de force. On estime aussi, comme je le vois, que la route jusqu'au détroit de Howe coûtera six millions de piastres de plus que la ligne jusqu'à Bute Inlet.

21. Finalement, tout en présentant les observations ci-dessus conformément aux instructions que j'ai reçues de Leurs Seigneuries, en date du 23 août 1876, je me permettrai de dire que je soumets avec la plus grande réserve toutes celles qui ne tombent pas strictement dans le domaine du service de la marine. Vu le court séjour que j'ai fait dans les parages de la Colombie-Britannique, je ne saurais prétendre que ce rapport doive avoir beaucoup de poids ; mais, qu'on me permette de le dire, il a un avantage, celui d'être présenté par un officier qui, d'après sa position, doit être tout à fait étranger à tous les intérêts de localité.

J'ai etc.,

A. DE HORSEY,

Contre-amiral et commandant en chef.

Au Secrétaire
de l'Amirauté.

M. Sandford Fleming à l'honorable A. Mackenzie.

AGENCE CANADIENNE, 31, RUE DE LA REINE VICTORIA,
LONDRES, E.C., 26 décembre 1877.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu les copies des dépêches de l'amiral DeHorsey du 9 et du 26 octobre, concernant le terminus du chemin de fer dans la Colombie-Britannique, dépêches dont les originaux ont été envoyés à Ottawa.

L'amiral DeHorsey exprime ses vues d'une manière bien tranchée ; entre autres choses, il recommande de rejeter tout projet d'avoir un terminus nord. Avant d'agir d'après cette recommandation, le gouvernement, je crois, devrait avoir, s'il était possible, pour se guider, autre chose qu'une opinion, quelle que soit d'ailleurs la conviction bien arrêtée de celui qui l'exprime. Je crois qu'il devrait être en possession de tous les renseignements qui existent ; de fait, il serait désirable d'avoir devant soi, avant de se décider finalement à rejeter toute idée d'avoir un terminus nord, les données suffisantes pour pouvoir juger de l'à-propos de prendre une telle détermination.

J'ai donc cru qu'il était de mon devoir d'adresser ce jour au Bureau Colonial une note dont je vous envoie copie.

Je suis, cher monsieur,
Votre bien devoué,

SANDFORD FLEMING.

A l'honorable A. MACKENZIE,
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa.

M. Sandford Fleming au Bureau Colonial.

AGENCE DU CANADA, 31, RUE DE LA REINE VICTORIA, E.C.
LONDRES, 26 décembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception des dépêches de l'amiral DeHorsey du 9 et du 26 octobre, au sujet du choix d'un terminus sur la côte du Pacifique pour le chemin de fer Canadien du Pacifique, dépêches qui, d'après les ordres du comte de Carnarvon, m'ont été récemment transmises afin que j'en prisse communication.

D'après la demande que vous m'en avez faite, je vous renvoie maintenant les relevés de l'embouchure de la rivière Skeena, qui accompagnaient la dépêche de l'amiral DeHorsey du 9 octobre.

J'ai lu avec beaucoup d'attention ces documents importants, et je trouve qu'il est fait objection à la rivière Skeena par suite des difficultés qu'il y a d'en approcher du côté de la mer et des conditions climatériques particulières aux hautes latitudes. Après avoir considéré ces diverses objections, j'ai cru qu'il serait possible que le gouvernement canadien, avant de rejeter complètement l'idée d'un terminus nord, pût désirer se procurer de plus amples renseignements. Je crois donc de mon devoir, afin d'éviter des retards, de suggérer que l'on s'informe:—

1. Si le relevé hydrographique que l'Amirauté a ordonné de faire s'est étendu à Metlah Catlah, à Port Simpson, ou à d'autres points sur la côte, au-delà de l'embouchure immédiate de la rivière Skeena, pour constater jusqu'à quel point l'un de ces endroits est acceptable comme terminus.

2. Si l'Amirauté possède, au sujet de la durée des pluies, des vents, des brumes, etc., sur la côte en question, des données qui permettraient d'établir une comparaison entre cette côte et quelques autres points bien connus dans une latitude à peu près correspondante sur la côte d'Europe ou ailleurs. On prendra par exemple la côte de la Colombie-Britannique, entre les 54ème et 55ème degrés de latitude, renfermant l'entrée de Dixon, la baie de Portland et la rivière Skeena, comparée avec la côte de la Grande-Bretagne, entre les 55ème et 56ème degrés de latitude, renfermant le chenal du Nord et le Frith et la rivière Clyde.

J'ai, etc.,
SANDFORD FLEMING.

ROBERT G. W. HERBERT, écr.,
Bureau Colonial.

Le Bureau Colonial à M. Sandford Fleming.

BUREAU COLONIAL, DOWNING STREET,
3 janvier 1878.

MONSIEUR,—Je suis chargé de la part du comte de Carnarvon d'accuser réception de votre lettre du 26 décembre, posant certaines question au sujet d'un rapport récemment présenté par le contre-amiral DeHorsey, relativement à un havre comme terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Lord Carnarvon désire que je vous informe qu'il a fait tenir une copie de votre lettre au bureau de l'Amirauté, en demandant qu'on lui envoie les réponses aux questions que vous avez posées.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. H. MEADE.

SANDFORD FLEMING, écr., C.M.G.

Le Bureau Colonial à M. Sandford Fleming.

BUREAU COLONIAL,
DOWNING STREET, 9 février 1878.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 26 décembre dernier, demandant que l'on obtienne du bureau de l'Amirauté certains renseignements au sujet de la côte de la Colombie-Britannique au-delà du voisinage immédiat de l'embouchure de la rivière Skeena, je suis chargé par le Secrétaire d'Etat pour les Colonies de vous transmettre, pour votre information, copie d'une lettre du bureau de l'Amirauté avec les cartes qui l'accompagnaient.

Dans le cas où vous désireriez que la compagnie de la Baie d'Hudson fût consultée à l'égard du climat sur la partie de la côte en question, tel que le suggère l'Amirauté, sir Michael Hicks Beach serait heureux de donner les instructions nécessaires à cet effet, bien que la compagnie serait disposée sans aucun doute à vous fournir tous les renseignements qu'il lui serait possible, si vous en faisiez vous-même la demande directement.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBT. G. W. HERBERT.

SANDFORD FLEMING, écr., C.M.G.

Le bureau de l'Amirauté au bureau Colonial.

AMIRAUTÉ, 10 janvier 1878.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 3 courant, transmettant copie d'une note écrite par M. Fleming, l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, et dans laquelle il demande qu'on lui fournisse tous les renseignements que ce département peut avoir en sa possession relativement au caractère de la côte de la Colombie-Britannique, au-delà du voisinage immédiat de l'embouchure de la rivière Skeena, ainsi qu'aux conditions climatériques de cette région, je suis chargé par les Lords Commissaires de l'Amirauté de vous annoncer, pour l'information du comte de Carnarvon, que la côte et les baies depuis la rivière Skeena en gagnant le nord jusqu'à la frontière de la Colombie-Britannique, ont été relevées par des ingénieurs de l'Amirauté en 1867-8 et en 1869, pour les besoins de la navigation ; mais ces relèvements ont eu lieu avant qu'il fût question d'un terminus pour le chemin de fer, et les résultats alors obtenus se trouvent consignés dans les cartes ci-jointes Nos. 1,923 a, 364, 2,426, 2,431, et 2,190.

2. Sur toute l'étendue de cette côte, il n'y a pas un havre propre à faire un terminus, de l'avis du commandant Pender, qui a dirigé ces études.

3. Il a été tenu, pendant qu'on était à faire cette exploration ordonnée par l'Amirauté (1867-8-9), un journal météorologique, qui se trouve en manuscrit au département hydrographique de ce bureau, et ce journal, M. Fleming peut ou le consulter ou en prendre copie.

4. Je dois de plus vous informer que la compagnie de la Baie d'Hudson pourrait probablement fournir certaines statistiques sur la température, etc., recueillies à son poste de traite établi depuis bien longtemps à Fort Simpson. Les missions à Metlah Catlah et à Kincolith pourraient aussi probablement fournir des renseignements sur ces points-là.

Je suis, etc.,

ROBT. HALL.

Au Sous-Secrétaire d'Etat,
Bureau Colonial.

ANNEXE G.

RAPPORT D'UNE EXPLORATION DE LA PASSE DE LA RIVIÈRE-AUX-PINS, PAR M. JOSEPH HUNTER.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
VICTORIA, C.-B., 19 janvier 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant de mes explorations dans la Colombie-Britannique pendant la dernière saison, rapport qui se rattache au tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Ma mission, telle que tracée dans vos instructions du mois de mai dernier, consistait à obtenir des renseignements généraux sur la région au nord de la grande courbe que décrit la rivière Fraser et à l'est du Sentier du Télégraphe, pour faire suite aux explorations antérieures faites dans le nord, et préluder à un relevé projeté de la route passant par la rivière Skeena; ma mission consistait encore à chercher un passage à travers les Montagnes-Rocheuses en suivant la rivière aux Pins, et, si tel passage existait, je devais déterminer sa position et en donner la description, tout en examinant ses approches du côté de l'est et de l'ouest. Il me fut suggéré de suivre le sentier du Télégraphe depuis la rivière Quesnel jusqu'à Stony Creek, (crique aux Cailloux), de là aller au lac McLeod en passant par le Fort St. James, puis de pousser à l'est jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, pour revenir au portage Giscome en prenant une route gagnant le sud autant que possible, et en longeant la rivière Fraser jusqu'à la rivière Quesnel.

Ce programme, en apparence d'une assez grande simplicité, suffit à m'occuper pendant presque toute la durée de la belle saison.

Des affaires qui concernaient un autre département me retinrent à Victoria jusqu'au 22 juin, jour que je partis pour gagner la région supérieure, arrivant à Quesnel le 29. Ici je rencontrai un convoi chargé de ballots qui attendait; les voitures étaient traînées par trente chevaux, transportant les effets nécessaires d'équipement et les provisions de bouche pour la saison. Dix de ces voitures avec leurs chargements devaient être envoyées aux Fourches de la Skeena pour les besoins du service se rattachant à l'exploration projetée de cette rivière; quant aux vingt autres voitures et chevaux avec leurs chargements, je devais m'en servir ainsi que mes gens suivant que les circonstances l'exigeraient.

Le convoi avec ses ballots, prenant le sentier du Télégraphe laissa Quesnel dans la matinée du 30 juin. Le lundi, 2 juillet, je suivis, et le même jour je rejoignis le convoi à la rivière Noire, à 43 milles de Quesnel.

Dans la matinée du 6 juillet nous atteignions le lac Sinkut, et comme le sentier par lequel nous nous proposions de faire route vers l'est s'écartait du sentier principal près de cet endroit, nous dressâmes ici notre camp, et le reste de la journée se passa à faire le choix des animaux et des effets qui devaient être envoyés aux Fourches de la Skeena, et qui de fait partirent pour le lieu de leur destination dans la matinée du 7; le même jour notre convoi partait pour gagner le passage d'eau de la rivière Néchacco.

Dans l'intervalle, je gagnai à cheval, en faisant le tour par la traverse supérieure de la crique aux Cailloux, le point où la ligne de division " S," de 1876, traverse le sentier du Télégraphe à la station 3220·50, 53° 55' de lat. N., et 124° 8' de long. O. Ici l'altitude est de 2,403 pieds au-dessus du niveau de la mer. Je pris alors cet endroit comme point de départ des opérations de la saison, et je commençai à faire un tracé de la route le long du sentier en gagnant vers le fort St. James.

Depuis le point de départ le sentier longe la rive gauche ou nord de la crique aux Cailloux pendant $2\frac{3}{4}$ milles, au bout desquels il traverse près d'une place de pêche sur la rive droite, prenant une direction nord-est pendant 2 milles, et laissant la crique à gauche. Il tourne ensuite au nord-ouest, et traversant de nouveau la crique aux Cailloux à l'endroit d'un gué marécageux, il atteint le passage d'eau de la Néchacco au bout de $7\frac{1}{4}$ milles.

La rivière Néchacco a ici une largeur d'environ 525, avec une profondeur d'eau maximum de 10 pieds, et un courant d'une vitesse de cinq milles à l'heure; cette rivière coule sur un fond uni et graveleux. Il y a un îlot au milieu du chenal un peu en aval du passage d'eau, et sur une certaine distance le long de la rive droite, en amont et en aval de ce point, la terre est de bonne qualité et les pâturages y abondent.

Les provisions, les effets d'équipement et les animaux furent traversés dans la soirée du 7, et le lendemain matin de bonne heure nous nous mîmes en marche.

Le sentier, en laissant la rivière, monte de suite par une ascension de 150 pieds environ, sur un superbe plateau verdoyant, d'un sol riche et éminemment propre à la culture. A $4\frac{1}{4}$ milles de la rivière, on atteint le rebord nord de ce plateau. et le sentier continue à monter dans une direction nord sur le coteau qui sépare les rivières Néchacco et Stewart. On traverse le sommet à une altitude de 720 pieds au-dessus de la Néchacco, qui en est éloignée d'environ $10\frac{1}{2}$ milles. La descente d'une hauteur de 840 pieds jusqu'à la rivière Stewart, se fait dans un parcours de $5\frac{1}{4}$ milles. Pendant le dernier mille on parcourt en descendant 470 pieds, mais le sentier à cet endroit paraît passer sur un terrain beaucoup plus élevé que le niveau ordinaire de la région environnante.

La rivière Stewart coule sur un fond mou et vaseux, en se traînant pour ainsi dire, et au passage d'eau sa largeur est d'environ 600 pieds. La vallée de la rivière à cet endroit est large d'un peu plus qu'un demi-mille.

A partir du passage d'eau, le sentier tourne en montant la rivière et longe la rive gauche, à une hauteur de 10 à 25 pieds au-dessus du niveau de l'eau, pendant trois milles, puis il commence à s'écarter de la rivière à droite, et montant par trois terrasses successives, atteint au quatrième mille de la traverse un plateau sablonneux, situé à 240 pieds au-dessus du niveau de la rivière. Suivant ensuite ce plateau, à peu près à la même hauteur, pendant un parcours de trois milles, le sentier s'abaisse de 70 pieds et descend dans la vallée de la crique de Neuf-Milles, qu'il traverse. Il suit en descendant la rive droite de cette crique, traversant de riches prairies et d'excellentes terres sur un parcours de sept milles et demi, au bout desquels il laisse la crique et remonte vers l'est, longeant la base d'un éboulis de roches, d'où l'on peut apercevoir le lac Stewart. Le sentier court ensuite le long d'un coteau accidenté et rocheux sur une petite distance, après quoi, descendant au fond de la plaine, presque au niveau du lac Stewart, il se dirige N. 53° O. jusqu'à ce qu'il ait atteint ce lac au fort St. James, qui est l'un des postes de traite de la compagnie de la Baie d'Hudson, et qui se trouve à $46\frac{3}{4}$ milles du point de départ à la crique aux Cailloux. Le 10 juillet, dans la soirée, nous étions arrivés à cet endroit.

Après notre départ du fort St. James le 11, nous fîmes cinq milles dans la direction N. 70° E., traversant une langue étroite de terre recouverte d'une herbe magnifique et située à 170 pieds au-dessus du niveau du lac Stewart, soit 2,400 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Au 57ème mille on traversa un petit cours d'eau large de trois pieds. C'est ici que Sir Geo. Simpson, gouverneur de la compagnie de la Baie d'Hudson, campa en 1828, lors de son voyage du fort McLeod au fort St. James. Le cours d'eau, vu cette circonstance, prit le nom pompeux de " la rivière du Gouverneur."

Au 61ème mille de la crique aux Cailloux on atteint le lac Carrier. Le sentier longe la rive sud de ce lac pendant deux milles et un quart, et passe au nord du lac Rond et du lac du Mort, traversant des monticules et des coteaux élevés de gravier et atteignant la rivière au Saumon ou du Canot au $73\frac{1}{2}$ mille, mais ici il tourne à gauche et traverse cette rivière dans un gué peu profond à deux milles et demi plus haut en montant. Nous campâmes ici le 13 sur une terrasse de 110 pieds au-dessus du niveau de la rivière.

Le 14 juillet, nous continuâmes notre marche depuis la rivière au Saumon jusqu'à la rivière du Marais, distance de 10½ milles dans une direction N. 20° E., traversant une région pauvre, sablonneuse et dévastée par le feu. Le sentier entre ces points coupe la rivière de la Vase Blanche trois fois. Cette rivière est un petit cours d'eau dont le courant est presque nul et d'une largeur de 10 à 30 pieds; ses bords sont couverts en plusieurs endroits d'herbes et d'épinettes blanches de marais, et ses eaux coulent dans une vallée étroite, située à 150 ou 200 pieds plus bas que le niveau général du plateau.

La rivière du Marais est un cours d'eau insignifiant et fangeux, d'une largeur de vingt pieds. La vallée qu'il traverse, large d'un quart de mille, se compose d'un sol mou et marécageux. Le terrain de chaque côté s'élève en terrasses graveleuses jusqu'au plateau, qui atteint ici une hauteur d'environ 100 pieds au-dessus de la rivière.

De la rivière du Marais au lac à la Carpe, le sentier, traversant une distance de huit milles et trois quarts, court dans une direction générale de N. 56° E. Le sol sur ce parcours est sablonneux de sa nature, et le pays est comparativement uni à sa surface. On atteint la hauteur des terres entre l'océan Pacifique et l'océan Arctique au 90ème mille, ou à quatre milles et demi à l'est de la rivière du Marais, à une altitude de 2,620 pieds au-dessus du niveau de la mer. La traverse du lac à la Carpe est d'une largeur d'environ 120 pieds, et les mulets sont obligés de nager pendant 60 pieds de cette distance. Le terrain de chaque côté est dur et solide. Cette traverse exempte de faire un long détour par le bras ouest du lac. Le lac proprement dit est long d'environ six milles du nord-est au sud-ouest, et large de deux à trois milles. Ses rives à l'est et au sud sont très irrégulières, et à l'exception de quelques bas-fonds étroits sur le bord, la région environnante est accidentée et entrecoupée de coteaux graveleux et rocheux.

Le lac à la Carpe se décharge dans le lac Long par une rivière tortueuse de soixante pieds de large. Au 106me mille, on traverse cette rivière par un gué peu profond près de la décharge du lac Long. A un mille en aval de cette traverse, il y a une chute presque perpendiculaire de 130 pieds.

Depuis la traverse de la rivière du lac Long jusqu'à environ sept milles du fort McLeod, le sentier passe à travers une région élevée, abrupte et accidentée, et très embarrassée dans certains endroits par des arbres renversés. La crique de l'Iroquois, coulant dans une vallée profonde et étroite, se traverse au 108½ mille. Du 112me au 114me mille, le terrain s'abaisse de 340 pieds jusqu'à un plateau qui se trouve à 75 pieds au-dessus du niveau du lac McLeod. Longeant ce plateau, le sentier court dans une direction N. 28' E. pendant cinq milles et demi, au bout desquels il descend du plateau et traverse la rivière du lac Long près de sa décharge dans le lac McLeod, et à un quart de mille du fort McLeod, que l'on atteint au 1.9me mille et trois quarts à partir du point de départ. Notre convoi arriva ici le 16 juillet, 17 jours après son départ de Quesnel.

L'aspect général du pays traversé par le sentier depuis la crique aux Cailloux jusqu'au fort McLeod, est semblable à celui de la région au sud sur une distance considérable. Il est sillonné par les trois principales rivières déjà nommées, les rivières Néchacco, Stewart ou Nacosla, et celle du Saumon ou du Canot, qui toutes coulent dans une direction sud-est. Ces rivières ont leurs principales sources et s'alimentent presque exclusivement dans cette vaste région couverte de lacs, et qui s'étend vers l'est depuis la base orientale de la chaîne de la côte jusqu'à la hauteur des terres de l'Arctique, et vers le sud depuis le lac Tatla dans la latitude 55° 30' N., jusqu'au lac Gatcho, distance de 175 milles.

La région dans le voisinage de la route que l'on traverse contribue bien peu à augmenter le volume des eaux des rivières ci-dessus nommées. Il n'y a sur les côtes aucune rivière de quelque importance, et conséquemment il n'y a pas de vallées latérales suffisamment accentuées pour guider la direction ou régler les rampes d'un chemin de fer, et, bien que le terrain ne s'élève pas à une grande hauteur, la localisation d'une ligne ne se ferait pas aisément.

Dans presque toute son étendue, mais plus particulièrement depuis le fort St. James jusqu'au lac McLeod, le pays est entrecoupé de coteaux étroits, sablonneux et graveleux, et de monticules arrondis, s'élevant de 200 à 500 pieds au-dessus du niveau ordinaire, et parmi lesquels on rencontre des bas-fonds marécageux et des dépressions du terrain qui forment des mares stagnantes, ainsi que de petits lacs et de petits cours d'eau bourbeux allant dans toutes les directions.

Entre la rivière Néchacco et la vallée du lac McLeod, il se rencontre trois sommets ou plateaux d'épanchement, et les particularités à cet égard sont fournies dans le tableau suivant:—

	Altitude au-dessus de la mer.	A l'est.	Altitude au-dessus de la mer.	Distance.	Elévation ou inclinaison	Par mille.
	Pieds.		Pieds.	Milles		Pieds.
De la rivière Néchacco...	2,270	Au Sommet..................	2,990	18	Elévation, 720 pieds...	40
Du Sommet	2,990	A la rivière Stewart.......	2,150	5¼	Inclinaison, 840 do ...	168
De la rivière Stewart......	2,150	Au Sommet	2,790	44½	Elévation, 640 do ...	14·4
Du Sommet	2,790	A la rivière du Saumon....	2,530	7	Inclinaison, 260 do ...	37·1
De la rivière du Saumon.	2,530	Au Sommet	2,800	6¾	Elévation, 270 do ...	40
Du Sommet...................	2,800	Au lac McLeod	1,890	38¼	Inclinaison, 910 do ...	23·8

On ne rencontrerait seulement que des difficultés ordinaires pour traverser les rivières ci-dessus.

Pour faire passer une ligne de chemin de fer à travers la région ci-dessus décrite (c'est-à-dire depuis la crique aux Cailloux jusqu'au fort McLeod), des explorations particulières et minutieuses feraient disparaître indubitablement certaines difficultés que l'on rencontre aujourd'hui. On peut dire, néanmoins, en toute sûreté, que l'alignement et les rampes ne seraient pas faciles et que les travaux à faire seraient excessivement considérables.

Le bois de haute futaie dans cette étendue de pays est en général de qualité inférieure; les parties les plus élevées du terrain sont boisées de pin noir commun. Par endroits on a rencontré quelques bouquets de bonnes épinettes blanches, et on a remarqué quelques sapins de Douglas sur les bords du lac Rond, près du 67me mille. Les bords du lac sont en général bordés d'aulne et de bouleau. Le balsamier paraît être de belle venue et atteint une grosseur considérable dans le voisinage du fort McLeod. Une vaste étendue de cette région a été dévastée par le feu.

Le trajet depuis Quesnel jusqu'au lac McLeod s'est fait sur une route depuis longtemps établie et bien connue, et nous avons rencontré peu d'obstacles qui nous ont empêché de voyager rapidement. A l'est du lac McLeod, cependant, la région était connue seulement comme un pays fréquenté par les Sauvages pour la chasse, et les renseignements que l'on en pouvait obtenir étaient rares et peu sûrs.

Chemin faisant, j'ai fait tout mon possible pour tâcher de me procurer des renseignements concernant la position des passes du nord à travers les Montagnes-Rocheuses et surtout à l'égard de la Passe par la Rivière-aux-Pins. Sous ce rapport je n'ai pas été très heureux. Presque tous les Sauvages, deux semaines avant mon arrivée, avaient gagné les montagnes pour entreprendre leur expédition de chasse annuelle, et je ne pus trouver une seule personne qui connût d'une manière quelque peu certaine la Passe de la Rivière-aux-Pins, ni avoir l'assurance positive que je pourrais me rencontrer avec une telle personne.

Au fort McLeod se trouvait une vieille Indienne, de la tribu Klootchman, qui avait connu, dans sa jeunesse, la région dans le voisinage des Montagnes-Rocheuses. Cette femme, avec un bâton pointu, traça en lignes grossières une carte sur le sable,

et l'expliqua du mieux qu'il lui fut possible. Parlant un mauvais anglais, espèce de patois et de Chinook, elle me donna à entendre qu'il y avait deux rivières, la Misinchinca et la Mischinsinlica, tributaires de la rivière aux Panais, et que par l'une ou l'autre de ces rivières je pourrais atteindre une passe traversant les Montagnes-Rocheuses. La première de ces rivières fut visitée dans l'été de 1875 par les membres de la Commission Géologique.

En suivant la Misinchinca, on me dit que je pourrais trouver à sa source un lac versant ses eaux à l'est et à l'ouest, et donnant naissance à une rivière, qui se jetait dans la "Grande Rivière," près d'un poste de la Baie d'Hudson.

La route par la Mischinsinlica, la plus petite de ces rivières, me sembla la moins avantageuse, et tous mes efforts échouèrent en cherchant à obtenir quelques renseignements au sujet des altitudes respectives des sources des cours d'eau que je viens de nommer.

Résolu d'essayer la passe par la Misinchinca, je fis mes préparatifs de départ, et nous laissâmes le fort McLeod le 18 juillet; à cette date notre parti ne se composait que de huit personnes en tout, y compris trois Sauvages, que j'avais eu beaucoup de difficultés à engager en chemin.

Les provisions furent envoyées par eau en descendant la rivière Pack et remontant celle des Panais, pour se rencontrer avec le convoi à l'embouchure de la Misinchinca, à dix milles environ au nord-est du fort McLeod. Ces dispositions permirent au convoi chargé des paquets de se mouvoir avec plus de rapidité à travers la région abrupte et marécageuse qui borde la rivière Pack.

Pendant trois milles nous suivîmes la rive gauche de cette rivière, puis nous traversâmes sur la rive droite ou est, atteignant au bout de quatre milles le lac Tutia, au bord duquel nous campâmes. Le 19, nous nous mîmes en route, nous frayant un passage dans le bois debout sur le coteau entre les rivières Pack et aux Panais.

Ce coteau, là où le sentier le traverse à son sommet, se trouve à environ 250 pieds au-dessus du lac Tutia. Le terrain s'élève rapidement en partant du lac, et après être arrivé à l'altitude ci-dessus, il s'étend presque de niveau avec la rivière aux Panais. Une falaise escarpée et graveleuse fait face à la rivière sur le côté ouest, où le sentier s'en approche. A un demi-mille plus bas, les rives de chaque côté atteignent à peu près la même altitude, soit 30 pieds au-dessus de la rivière.

Une bonne traverse pourrait s'établir à cet endroit de la rivière aux Panais. Sa largeur serait d'environ 800 pieds, la hauteur des piliers de 35, la profondeur de l'eau de 5 à 8 pieds, avec un fond de gravier et un courant de $3\frac{1}{2}$ milles à l'heure. Pour arriver à cette traverse la ligne devrait décrire une courbe au nord par l'un des bras du lac Tutia, qui sépare le coteau ou plateau et permet de le franchir à un niveau moins élevé.

Dans la matinée du 20, nous laissâmes la rivière aux Panais, remontant la Misinchinca et nous tenant sur la rive gauche ou sud, où la marche était facile et où nous pouvions apercevoir quelques indices d'un sentier sauvage, qui, cependant, finirent par disparaître à un ancien campement de coureurs de bois, sans qu'il nous fût possible d'en rien voir davantage.

La première fois que nous jetâmes notre camp sur la Misinchinca (et c'était à l'endroit appelé le campement No. 20), ce fut sur une large et magnifique terrasse, située à environ 200 pieds au-dessus du niveau de la rivière. Cette terrasse s'étend sur un parcours d'environ six milles en montant la vallée et se trouve en grande partie sur la rive gauche ou est.

Depuis le campement No. 20, la direction générale de la vallée en montant, sur un parcours de 11 milles, est N. 25° E. L'ascension sur cette distance est très peu considérable, car le courant sur la rivière se fait à peine sentir.

La vallée, à son entrée, et sur une certaine distance en montant, est encaissée dans des collines qui s'élèvent gracieusement de chaque côté, et par endroits verdoyantes à leurs sommets. Plus loin dans l'intérieur, cependant, les montagnes prennent un aspect plus abrupte et sauvage, avec des versants à pic et formés de roches brutes. Les terrasses découvertes et sablonneuses font place à des bas-fonds marécageux, et la rivière est bordée de bouquets touffus d'aulne et de saule.

Les difficultés de la route s'étaient maintenant accrues considérablement, et après avoir plusieurs fois essayé vainement de continuer notre marche par le haut des montagnes, force nous fut pendant six jours de nous frayer un chemin pied par pied à travers l'épais fourré, qui traverse à certains endroits la vallée dans toute sa largeur.

Bien que présentant nombre d'obstacles au voyageur, toute cette étendue de terres basses peut être mise en valeur à l'aide du drainage, et elle paraît en général très propre à la culture.

Le 1er août, nous avions atteint un point éloigné de 30 milles du fort McLeod, là où la vallée de la Misinchinca commence à s'élever rapidement, et où la rivière présente d'innombrables bancs de sable et de galets, avec nombre de rapides peu profonds et des amoncellements de bois.

Après avoir longé la vallée en montant depuis le campement No. 29, nous arrivâmes à trois quarts de mille de "l'Atunatche," cours d'eau large de quinze pieds qui se jette dans la rivière du côté nord. A une courte distance de là, la Misinchinca se précipite d'une gorge étroite, dont les parois sont des falaises de roches et de gravier.

En face, et courant dans une direction nord-ouest et sud-est, se trouve une chaîne de montagnes de granit au sommet dénudé et arrondi. Cette chaîne forme une barrière sur le côté est de la vallée de la Misinchinca, qui tourne soudainement vers le sud, près de l'embouchure de l'Atunatche.

Pendant cinq milles, ce cours d'eau une fois passé, comme il était impossible de continuer notre marche à un niveau plus élevé, nous nous mîmes à cheminer du côté ouest, à une hauteur de 500 pieds au-dessus du niveau de la rivière, sur une terrasse bien boisée, dont nous eûmes à descendre avec beaucoup de difficulté pour arriver à notre campement No. 30, du 2 août. Ce campement se trouve à 2,630 pieds au-dessus du niveau de la mer, et l'ascension pendant les derniers cinq milles est de 380 pieds.

Des différents points élevés sur notre route, pendant les quatre jours suivants, nous regardions avec anxiété pour tâcher de découvrir quelque issue latérale par laquelle, à une altitude convenable, nous pourrions traverser la chaîne sur notre gauche. La direction ascendante de la vallée se trouvant maintenant à gagner quelque peu le sud-ouest, le terrain s'élevait rapidement, et les montagnes dans le lointain, partout où on pouvait les saisir d'un coup d'œil à travers les fourrés épais, paraissaient élevées et abruptes et couvertes de plaques de neige.

Le 7 août, nous étions parvenus à une hauteur de 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. La vallée, en s'élargissant, était devenue un vaste bas-fond marécageux, tandis que le volume des eaux de la rivière avait considérablement diminué, ce qui fournissait une preuve évidente que nous approchions rapidement de sa source.

Après avoir choisi l'une des montagnes à gauche comme représentant la hauteur moyenne de la chaîne, j'en entrepris l'ascension à midi le 7, et j'avais à peine monté quelques centaines de pieds que je m'aperçus qu'en tant qu'il s'agissait de la Misinchinca, notre exploration tirait à sa fin ; en effet, nous ne nous trouvions qu'à quelques milles de l'endroit où la vallée se subdivise de tous côtés en ravins rocheux, s'enfonçant soudainement dans les montagnes.

Les derniers 500 pieds de l'ascension se firent sur une pente formée de pierres granitiques détachées, sur laquelle il était difficile et dangereux de marcher; et à une altitude de 5,500 au-dessus du niveau de la mer, j'atteignais le sommet. De tous côtés la région s'étendait à perte de vue.

Dans une direction nord-est du point où je me trouvais, et à environ 500 pieds au-dessous de moi, on apercevait un petit lac arrondi, d'un quart de mille de diamètre, et versant ses eaux dans une vallée profonde, tortueuse et encaissée par des rochers. Regardant plus loin vers l'est, la vue plongeait sur une région abrupte, rocheuse et montagneuse; puis vers le S. 40° E., dans la direction de la rivière Fraser, des montagnes très élevées, aux sommets blanchis de neige, s'étendaient dans le lointain jusqu'à l'horizon. A l'exception des cîmes escarpées ceignant la vallée de la

Misinchinca, on ne découvrait à l'ouest qu'une région basse et boisée. Au nord, le terrain en général paraissait s'abaisser, et je pouvais distinguer clairement la vallée de l'Atunatche, longeant la base de la chaîne principale à partir de la courbe décrite au sud par la Misinchinca, et presque en ligne avec la vallée de cette rivière. Cependant, la perspective dans cette direction n'avait rien d'encourageant, car la vue, se portant vers le point que l'on découvrit plus tard présenter une passe franchissable, se trouvait obstruée par le profil des montagnes opposées qui surplombait.

Il nous semblait que nous étions au cœur des Montagnes-Rocheuses, et il était évident que nous n'avions pas besoin de songer à trouver une passe vers le sud ; en conséquence je résolus de me diriger vers le nord, et, après être revenu sur mes pas, jusqu'à l'embouchure de l'Atunatche, de remonter la vallée de ce cours d'eau, dans l'espérance de pouvoir passer à l'est en faisant le tour de l'extrémité nord des montagnes les plus élevées.

Après avoir, avec la pointe de mon couteau de chasse, inscrit mon nom et mon but sur un bloc de calcaire à surface unie, je descendis la montagne et je rejoignis le convoi à une petite distance en avant de l'endroit où je l'avais laissé. Ayant remarqué l'aspect particulier du pays environnant, et se trouvant cerné de tous côtés par du bois chablis, le convoi avait campé de bonne heure pour attendre mes ordres. Le baromètre de ce camp (No. 34) indiquait une altitude de 3,010 pieds au-dessus du niveau de la mer, et nous nous trouvions alors à une distance de 26 milles de l'Atunatche.

Dans la matinée du 8 août, nous revînmes sur nos pas et atteignîmes l'embouchure de l'Atunatche (altitude, 2,150 pieds) le 10 ; le lendemain, nous remontions la vallée de ce cours d'eau dans une direction N. 12° E. La route était difficile, car le cours d'eau passe dans une gorge étroite, et le terrain de chaque côté est très accidenté, entrecoupé qu'il est de coteaux rocheux et graveleux, tandis que la surface générale s'élève lentement en gagnant les montagnes de chaque côté.

A la distance de trois milles et trois quarts, nous atteignions l'extrémité sud du lac Azuzetta. La montée sur cette distance est de 270 pieds ; l'altitude du lac, qui se décharge dans la Misinchinca, est de 2,430 pieds, et sur ses bords on trouve une herbe excellente.

Nous suivîmes la rive est du lac Azuzetta jusqu'à son extrémité nord, distance d'un mille trois quarts, et nous longeâmes ensuite la vallée dans une direction nord-ouest. Après avoir dépassé quelques digues de castor, nous traversâmes une prairie découverte, allant en pente et couverte d'herbe, au pied de la montagne à main droite, et nous aperçûmes, à 100 verges à gauche, un cours d'eau large de dix pieds et coulant vers le nord. Ayant examiné ce cours d'eau de plus près, je trouvai qu'il sortait des montagnes à l'ouest, et qu'il recevait les eaux du petit lac ou de la digue de castors que nous venions de laisser en arrière ; je découvris plus tard que c'était là la source du bras ouest ou principal de la rivière aux Pins, ou Satchaca. L'altitude au sommet, près de la digue de castors ci-dessus mentionnée, est de 2,440 pieds au-dessus du niveau de la mer.

A un mille du sommet, nous arrivions à un précipice d'une hauteur de plus de 100 pieds, traversant la vallée d'un côté à l'autre, et que le convoi eut beaucoup de difficulté à descendre.

Ce cours d'eau descend graduellement jusqu'à ce niveau moins élevé en passant par une gorge escarpée et rocheuse. La vallée à cet endroit est large d'un quart de mille environ, et bordée de chaque côté de falaises élevées et rocailleuses.

Sur un parcours de six milles à partir du sommet, la vallée de la rivière aux Pins suit en général une direction nord-ouest, et il nous sembla presque certain pendant un certain temps que nous serions obligés par la chaîne principale de pousser à l'ouest et de descendre dans la vallée de la rivière aux Panais, en passant par une issue qui se présentait presque sur notre route ; mais nous nous aperçûmes que c'était la vallée d'un tributaire venant du nord, et que la rivière principale se dirigeait vers l'est, après en avoir reçu les eaux.

A un mille à peu près en aval du camp No. 42, ou à $14\frac{1}{2}$ milles du sommet, dans la latitude 55° 25' N environ, et la longitude 122° 32' O, les gisements de grès

commencent à faire leur apparition, et on peut dire que la rivière aux Pins se trouve réellement au-delà de la chaîne des Montagnes-Rocheuses.

Depuis le précipice à venir jusqu'à ce point l'inclinaison est à peu près uniforme, et la rivière coule sur de minces couches d'ardoise. De courtes et basses falaises de schiste et d'ardoise se montrent de distance en distance sur ses bords.

La vallée est bien boisée d'épinettes blanches et de balsamiers de bonne qualité. et elle est assez large pour y admettre des courbes faciles. Les bas-fonds qui bordent la rivière sont par endroits mous et marécageux.

Depuis notre départ du fort McLeod le 18 juillet, nous avions voyagé dans une région manquant presque entièrement de sentiers, et opposant toute espèce d'obstacles imaginables au passage des bêtes de somme. Tous les jours notre petite bande travaillait du matin au soir pour ouvrir aux animaux un sentier praticable à travers les arbres renversés et les marais, et quelques fois après une journée d'un travail opiniâtre passée à abattre le bois debout, couper les broussailles, jeter des ponts sur des cours d'eau, etc., nous avions pour toute satisfaction la mince consolation de contempler en arrière, à la distance d'un mille ou deux seulement, la fumée tournoyante du feu que nous avions allumé au dernier camp. Par suite d'un travail continuel, hommes et animaux devenaient épuisés. La saison était beaucoup avancée, et notre position était loin de se définir d'une manière certaine. Nous fûmes donc heureux de recourir à l'expédient qui s'offrait alors à nous et de pouvoir marcher dans le lit de la rivière ainsi que sur ses nombreux bancs de galets, tout en ne gagnant la forêt que lorsque la rivière se trouvait obstruée par des amoncellements de bois ou que ses eaux étaient trop profondes pour pouvoir y marcher.

Tous les chevaux de selle furent pris pour le transport des paquets. Cependant, de gaieté de cœur, au lieu de continuer ce long et pénible voyage en nous frayant lentement sur nos montures un passage à travers le bois, nous adoptâmes ce mode plus prompt de voyager avec toutes ses misères, car il fallait quelquefois marcher dans une eau froide et profonde pendant des distances considérables.

Nous eûmes à traverser la rivière cent trente-sept fois en tout.

Nous parcourûmes ainsi une distance considérable jusqu'au 21 août; il nous fallut alors laisser le chenal de la rivière, attendu que nous avions maintenant de l'eau jusqu'à la ceinture et qu'il était devenu dangereux de la traverser à gué.

Au 55ème mille et demi, à partir du sommet, la rivière aux Pins reçoit du sud les eaux d'un tributaire, dont le volume égale presque le sien. En général, la direction ascendante de la vallée de ce bras de rivière, sur une distance de cinq ou six milles, au bout desquels il parait se bifurquer, est de S. 20° E., et sa largeur moyenne est d'un mille et demi. Sur les versants de la rive ouest on aperçoit quelques endroits recouverts d'herbe, mais en général la vallée est bien boisée.

A dix-neuf milles en aval du bras du milieu, on atteint le bras inférieur ou est de la rivière aux Pins. Le bras se trouve un peu plus considérable que la rivière principale et plus froid en apparence. En aval des Fourches, la rivière a une largeur de 500 à 750 pieds. L'altitude aux Fourches inférieures est de 1,430 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Entre les Fourches centrales et inférieures il y a une gorge longue de deux milles et un quart, et dont les parois sont de grès en dalles, mais elle va dans une direction comparativement droite. Un canot fait d'un tronc d'arbre, et chargé et conduit par l'un de nos Sauvages traversa cette gorge heureusement, et on ne rencontra aucune difficulté en passant sur les versants couverts d'herbe et situés au-dessus.

Du sommet de la Passe de la Rivière-aux-Pins jusqu'aux Fourches inférieures, la distance est de soixante-quatorze milles et demi, et l'inclinaison de 1,010 pieds. A l'exception de quelques milles au sommet, la vallée entre ces points est généralement favorable à la construction d'un chemin de fer. Dans la partie supérieure de la vallée, il faudrait pratiquer dans le roc quelques tranchées de peu de longueur, c'est-à-dire dans les endroits où des pointes de montagnes basses, escarpées et boisées s'avancent dans la rivière; mais dans la partie inférieure il y a sur de longues distances des bas-fonds unis, où les travaux seraient très faciles.

Le 18 d'août, à deux milles environ en amont du camp No. 44, et à 22 milles du sommet, on déboucha sur un bas-fond découvert et composé d'un terrain d'alluvion, sur la rive gauche de la rivière, et le changement d'aspect de la vallée devint visible. A venir jusqu'à cet endroit, qui est probablement à l'ouest l'extrême limite de la " zone fertile," on ne vit pas de terres propres à la culture ou aux pâturages à l'est des montagnes.

Du camp No. 44 à venir à la gorge, distance de quarante-trois milles, la vallée de la rivière aux Pins est d'une largeur d'un à deux milles. Une très grande partie des terres basses dans cette région est propre à la culture, et les pâturages dans la vallée et sur les versants des collines au nord sont de la plus grande richesse. L'herbe et la vesce croissent en grande abondance avec des bosquets de trembles et de pins, et couvrent des milliers d'acres de terre, et donnent un attrait tout particulier à cette partie du pays. Depuis la gorge jusqu'aux fourches inférieures, il y a moins de terre cultivable, mais les pâturages y sont d'une abondance et d'une richesse égales. La région abonde en gibier de grande taille, comme l'ours, le caribou et l'orignal.

Les versants des collines, en plusieurs endroits, sont fortement accentués par des terrasses continues, s'élevant sur certains points à 1,000 pieds au-dessus du niveau de la rivière. En face du camp No. 47, et sur une certaine distance en amont comme en aval de ce camp, ces terrasses sont très visibles. Elles sont réellement parallèles, et sur leurs bords extérieurs elles montrent à découvert de petites falaises de grès.

Nous arrivâmes aux fourches inférieures le 28 août, et le lendemain nous fîmes nos préparatifs pour pousser vers l'est, vu que la rivière aux Pins tourne ici soudainement vers le nord.

Le 30, nous nous mîmes en route en remontant le bras est dans l'espérance de trouver quelque vallée latérale venant de l'est qui nous permettrait d'atteindre le sommet de la rivière de la Boucane. Après avoir remonté la vallée sur un parcours de dix milles, il nous parut évident qu'il était inutile d'aller plus loin, attendu que la direction ascendante de la vallée était à l'ouest du sud, et que nous avions évidemment atteint l'extrémité sud du plateau. Au-delà, on pouvait apercevoir des collines joliment hautes, s'élevant d'une manière abrupte du côté est de la rivière.

Sur une distance de onze milles en amont des fourches, le bras est s'est creusé une vallée étroite à travers le plateau. Des versants abruptes et accidentés, en argile, grès et schiste font face à la rivière, avec des couches étagées de tablettes de grès près du bord de l'eau. Les bords de la rivière sont parsemés de morceaux de houille, dont on remarque un grand nombre de minces filons dans les parois extérieures des falaises. La hauteur moyenne du plateau au-dessus de la rivière est de 500 pieds.

A midi, le 31 août, nous quittâmes le bras est et suivîmes une direction presque franc est. Ayant dépassé l'extrémité nord d'un coteau courant nord et sud, nous atteignîmes un grand cours d'eau venant d'une direction est. Après avoir remonté ce cours d'eau jusqu'à sa source, en passant par une large vallée, nous traversâmes un sommet de 3,050 pieds au-dessus du niveau de la mer, et un peu plus loin nous arrivâmes à un petit ruisseau coulant vers l'est, et que nous suivîmes pendant sept milles et demi jusqu'au camp No. 59, où le cours d'eau tourne vers le nord. Nous parcourûmes les derniers cinq milles en marchant dans un bon sentier de Sauvages, où des chevaux avaient laissé l'empreinte de leurs pieds, et sur les bords de ce cours d'eau nous remarquâmes de nombreux wigwams. Au camp No. 59, on trouva la tête toute entière d'un buffle.

Partis de ce camp, nous continuâmes notre route dans une direction est, autant que la chose fut possible, suivant de temps à autre un sentier sauvage. Après avoir traversé un coteau peu élevé, ainsi que plusieurs marécages remplis d'épinettes rouges, nous atteignîmes, à quatre milles du camp No. 59, une rivière croupissante et vaseuse, d'une largeur de 100 pieds, coulant vers le nord, et se jetant indubitablement dans la rivière aux Pins. A deux milles à l'est de cette rivière, nous nous établîmes dans le camp No. 61, au pied d'un coteau joliment élevé, qui se trouvait directement sur notre route. L'altitude de ce camp est de 2,300 pieds au-dessus du niveau de la mer, et sa distance à l'est, depuis les fourches inférieures de la rivière aux Pins, est de trente milles.

Depuis le moment que nous avions laissé le bras nord, nous avions évidemment marché le long de la limite sud du plateau, car tout près, à notre droite, s'élevaient des collines et des coteaux de 700 à 1,000 pieds au-dessus du niveau général, tandis que la région au nord paraissait comparativement unie. Dans le voisinage de la "crique du Buffle," la terre est excellente et les pâturages sont très riches.

Il fallait maintenant songer à la sûreté des mulets. Ils se trouvaient à la distance de 650 milles de leurs pâturages d'hiver à Kamloops, et celles des montagnes qui étaient les plus élevées avaient déjà revêtu, depuis quelque temps, leurs manteaux de neige.

Malgré l'attention toujours vigilante des plus soigneux et des plus habiles muletiers, nos animaux étaient très meurtris et fatigués. Pendant cinquante et un jours, souvent avec une mauvaise nourriture et peu de repos, ils avaient tour à tour grimpé le long de versants rocheux et escaladé des troncs d'arbres amoncelés jusqu'à hauteur d'appui, clapoté à travers les marais, ou butté sur les cailloux ronds et glissants des rivières Misinchinca et aux Pins. Sans le convoi, je ne pouvais rien faire, car les Sauvages se refusaient à porter les paquets, et ils devenaient d'ailleurs incommodes sous d'autres rapports. Ils se trouvaient dans une région inconnue, loin de leur pays, et depuis quelque temps avaient pris tous les moyens pour me persuader de discontinuer mon voyage vers l'est, tout en faisant des menaces dans lesquelles ils donnaient à entendre qu'ils s'en retourneraient chez eux tout seuls. J'avais grande hâte d'atteindre le sommet de la rivière de la Boucane, mais il y avait en face de nous des coteaux élevés à franchir, et nous avions été obligés de dévier encore plus vers le nord ; en outre, le terrain se trouvait beaucoup embarrassé par le bois chablis, et notre marche vers l'est aurait été très lente.

Il avait été arrêté que le convoi des paquets serait de retour à Quesnel pas plus tard que le 20 octobre, car après cette date on considérait qu'il n'était pas en sûreté au milieu des bois. D'après cet arrangement il ne restait plus à notre disposition que quelques jours, et, dans ces circonstances, je décidai qu'il valait mieux nous en revenir.

Nous laissâmes le camp No. 61, reprenant la route de Quesnel, le 7 septembre, et atteignîmes les Fourches inférieures de bonne heure dans la journée du 10. Le 11 j'explorai la rivière sur une distance de six milles en aval des Fourches, et le lendemain nous nous mîmes en marche pour revenir en remontant la rivière.

En passant, je montai sur la montagne de la Table, au sommet de laquelle la vue s'étendait partout, et là je pris les notes suivantes sur la région environnante:—S. par le S. 80° E., grand nombre de collines basses s'élevant du plateau à une hauteur de 500 à 1,500 pieds; S. 80° E. à N. 60° E., collines s'abaissant graduellement; N. 60° E. à N. 15° O., région comparativement unie; N. 75° O., cîmes très élevées et éloignées de 40 à 50 milles. (Ce sont sans doute les cîmes au sud de la chaîne élevée dans la grande courbe décrite par la rivière de la Paix.) N. 15° O. à S. 70° O., pays plat sur une distance de 30 à 40 milles, au bout desquels s'élèvent de hautes montagnes abruptes et bien couvertes de neige; S. 25° O., en remontant la vallée du bras du milieu vers la source de la Misinchinca, montagnes élevées et couvertes de neige; et toute la région au sud, abrupte et d'un aspect irrégulier.

D'après les observations ci-dessus, il est évident qu'on n'a pas besoin de chercher pour un chemin de fer aucune ligne satisfaisante à l'est, indépendamment de la vallée de la rivière aux Pins, jusqu'aux Fourches inférieures, ou bien encore au sud d'une ligne allant dans une direction N. 60° E. sur une certaine distance à partir de ce dernier point.

La hauteur de la montagne de la Table est d'environ 3,500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le matin du 16 septembre, le thermomètre (Fahr.) marquait 22° au-dessus de zéro, et le temps paraissait menaçant. En conséquence, nous marchâmes à toute vitesse et atteignîmes le sommet le 20. La zone de la neige se trouvait alors à 400 pieds de la vallée; le temps était orageux, et il tombait de la grêle assez fréquente.

On traversait la rivière aux Panais le 26, et, le lendemain, pendant une forte tempête de neige, on arriva au fort McLeod, 16 jours après notre départ des Fourches inférieures de la rivière aux Pins.

Le 29, lorsque le thermomètre se trouvait à 8° au-dessus de zéro, on dirigea le convoi des paquets sur Quesnel, avec ordre d'aller aussi vite que possible.

Le 15 octobre, le convoi arrivait à Quesnel sans encombre.

Après avoir réglé certaines difficultés avec nos trois Sauvages, qui insistaient à s'en retourner avec le convoi au fort St. James, je me rendis en canot jusqu'à l'embouchure de la Mischinsinlica dans le but d'explorer la vallée de ce cours d'eau et de constater s'il existait dans cette direction une route praticable conduisant à la vallée de la rivière aux Pins.

La Mischinsinlica se jette dans la rivière aux Panais à environ dix milles en aval de la Misinchinca. Elle a environ 15 pieds de large à son embouchure, et sa vallée, sur un parcours de huit milles en montant, est favorable.

Au-delà de cette distance, la vallée devient graduellement plus étroite et plus escarpée, et à 16 milles de la rivière aux Panais, elle s'enfonce dans les hautes montagnes abruptes qui se trouvent sur le côté ouest de la rivière aux Pins. On suivit un sentier sauvage presque effacé en remontant la Mischinsinlica sur un parcours de dix milles, au bout desquels il gagnait la montagne à main gauche, et nous le perdîmes de vue ensuite.

Revenu à la rivière aux Panais le 4 octobre, je repartis le 5, remontant cette rivière dans le but de constater l'aspect de cette vallée et d'examiner le versant est du coteau entre le lac McLeod et la rivière aux Panais.

Pendant la nuit du 4, le thermomètre tomba à 7° au-dessus de zéro, et nous fûmes beaucoup retardés par la glace qui flottait sur la rivière. Le 8, nous avions atteint un endroit situé à trente-trois milles plus haut que la Misinchinca. Sur cette distance la vallée de la rivière aux Panais est plate et large, et avantageuse à tous égards. Le coteau à l'est, en gagnant le lac McLeod, est élevé de 500 à 1,200 pieds au-dessus du niveau de la rivière, et ne paraît pas présenter aucun obstacle qui puisse empêcher une ligne de le traverser de l'est à l'ouest, le cas échéant.

A midi, le 8, nous redescendîmes la rivière et nous atteignîmes le fort McLeod le 10, en passant par la rivière Pack et le lac Tutia.

Il me restait maintenant à explorer la route par le lac McLeod et la rivière Croche ou Chucaca jusqu'au lac du Sommet, et de là par la rivière au Saumon jusqu'à la ligne localisée sur la partie supérieure de la rivière Fraser,

Nous partîmes du fort McLeod en canot le 11 octobre, à 10 a.m., et nous entrâmes dans le lac du Sommet le 14, à 11 hrs. a.m. Sur une certaine distance avant d'atteindre le lac, il nous fallut nous frayer un passage à travers la glace. La navigation sur une grande partie de cette route est excellente. La rivière en plusieurs endroits forme un canal naturel, sur d'autres points elle s'élargit en lagunes et en petits lacs profonds. Cependant, on y rencontre plus d'un rapide difficile et peu profond, fournissant à peine assez d'eau pour y passer en canot, et dans certaines parties de son cours les sinuosités de la rivière sont interminables.

Le pays adjacent est en général plat sur une certaine distance de chaque côté, et bien boisé. Sur la rive ouest du lac McLeod, dont la longueur est d'environ quatorze milles, les collines sont abruptes, mais peu élevées, avec des pentes irrégulières descendant vers le lac. Les versants sur la rive est sont plus uniformes et moins escarpés et accidentés. Les bords des différents lacs sont profondément échancrés par des baies et des anses étroites en grand nombre, mais les promontoires ainsi formés sont généralement bas, et un chemin de fer présentant des rampes onduleuses pourrait les traverser en longeant le pied des collines.

Le roc apparaît sur les versants des collines à l'est en différents endroits, mais, généralement parlant, la localisation du chemin n'en souffrirait pas. Sur la partie supérieure de la rivière Croche, le sol de cette région est graveleux, et par endroits le terrain s'élève et forme de terrasses de 50 à 100 pieds au-dessus de la rivière.

La distance depuis le fort McLeod jusqu'à la partie supérieure du lac du Sommet, sans parler des nombreuses sinuosités de la rivière Croche, est d'environ soixante milles, et la rampe entre ces points est de 160 pieds. Sur une ligne de chemin de fer, cette différence de niveau se trouverait également partagée dans toute l'étendue du parcours.

L'altitude du lac au Sommet est de 2,050 pieds au-dessus du niveau de la mer. Sa longueur du nord au sud est d'environ cinq milles, par quatre milles de l'est à l'ouest. Le chemin des voitures traversant le portage Giscome depuis la rivière Fraser touche le lac à l'angle sud-est.

De l'extrémité ouest du lac jusqu'à la rivière au Saumon. la distance par un bon sentier est seulement de deux milles et trois quarts, et le terrain est comparativement uni. La hauteur des terres entre l'océan Arctique et l'océan Pacifique se traverse à un mille et un quart du lac du Sommet, à une altitude de 2,160 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Nous tirâmes notre canot à terre et après avoir mis notre bagage en paquets, nous traversâmes ce portage et descendîmes la rivière au Saumon le 16 octobre, arrivant à la rivière Fraser de bonne heure dans la journée du 18, à Quesnel le 19, et à Victoria le 27.

Je terminai mon exploration de la ligne à la division N, localisation de 1876, à la traverse de la terrasse de la rivière au Saumon, repère No. 106, à une altitude de 1,915.46.

La vallée de la rivière au Saumon, de l'extrémité est du portage à la rivière Fraser, est large d'un demi-mille à un mille et demi, et se trouve à environ 200 pieds au-dessous du niveau général de la région environnante. Elle est bien boisée de sapin et de peuplier. Le chenal de la rivière est fort sinueux et très embarrassé par des amoncellements de bois, ce qui rend la navigation très monotone, surtout lorsque les eaux sont basses. Il y a un grand nombre de pentes inclinées et de falaises argileuses et graveleuses aux coudes de la rivière, et de chaque côté plusieurs bancs de gravier de cinq à trente pieds au-dessus de l'eau la plus haute.

La position approximative d'une ligne le long de la route explorée depuis les tracés du chemin de fer sur la partie supérieure de la rivière Fraser par la Passe de la Rivière-aux-Pins, jusqu'aux Fourches inférieures de cette même rivière, distance de 187 milles, est indiquée sur le plan ci-joint par une ligne rouge. Cette route se trouve bien jalonnée par les traits naturels et physiques qui caractérisent la région, et les quelques notes assez laconiques qui suivent, et qui se rattachent surtout aux rampes que l'on peut obtenir en général, peuvent être utiles :

——	Distance en milles.	Rampes. Ascension par mille pieds.	Rampes. Descente par mille pieds.
De la Division N. tracé en remontant la vallée de la rivière au Saumon jusqu'au Sommet sur le portage	12	21	....
Du Sommet sur le Portage à l'extrémité ouest du lac du Sommet	3	....	37
De l'extrémité ouest du lac du Sommet à la décharge du même lac	4	....	Niveau.
De la décharge du lac du Sommet à l'extrémité nord du lac McLeod	54	....	3
De l'extrémité nord du lac McLeod au lac Tutia, au 80e mille	6	....	5
Du 80e mille au Sommet du Côteau entre les rivières Pack et aux Panais	6	33	....
Du Sommet du Côteau à la traverse de la rivière aux Panais	2	....	57
De la traverse de la rivière aux Panais à la traverse de la Misinchinca, près de l'embouchure de l'Atunatché	19	15	....
De la traverse de la Misinchinca à l'extrémité du lac Azuzetta	4	53	....
De l'extrémité sud du lac Azuzetta au Sommet de la Passe de la Rivière-aux-Pins	2½	4	....
Du Sommet de la Passe de la Rivière-aux-Pins, aux Fourches inférieures	74½	....	14

Sur les premiers 106 milles, les travaux seraient principalement dans le gravier. A partir du 106e mille, il y aura quelques ouvrages assez considérables le long de l'Atunatché, ainsi que beaucoup de tranchées dans le roc et probablement un tunnel à percer près du précipice ; de ce dernier point aux Fourches inférieures, distance de soixante-treize milles et demi, les travaux, en général, seront ordinaires, et il y aura quelques tranchées à pratiquer dans le roc.

La traverse de la rivière aux Pins en aval des Fourches inférieures aura une largeur de 1,200 pieds, et le pont qui y sera jeté sera à soixante-dix pieds au-dessus de la rivière ; de plus on pourra s'attendre à quelques travaux considérables le long des versants de la rivière en gagnant le plateau à l'est.

Finalement, ci-suivent les faits saillants à noter et que cette exploration a constaté, savoir :—

Qu'il se produit dans la chaîne des Montagnes-Rocheuses une dépression qui s'étend depuis le 55° 15' jusqu'au 55° 45' de latitude nord.

Qu'il existe dans cette dépression une passe qui, avec ses abords du côté est et du côté ouest, est d'une nature généralement avantageuse, dans le cas de la construction d'un chemin de fer.

Que le sommet de cette passe se trouve à 2,440 pieds au-dessus du niveau de la mer ; que ce sommet est de 1,293 pieds plus bas que celui de la Passe de la Tête-Jaune, de 1,065 pieds plus bas que la hauteur des terres entre la rivière Fraser et celle d'Homathco ; de 660 pieds plus bas que le sommet au chenal de Dean, et, pour étendre davantage cette comparaison, de 5,802 pieds plus bas que le point le plus élevé sur le chemin de fer *Union Pacéfic*.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH HUNTER.

A Marcus Smith, écr.,
Exploration du C. F. P.

ANNEXE H.

LE CANADA ET SON IMMENSE INTÉRIEUR ENCORE INCULTE.

PAR SANDFORD FLEMING, C. M. G.

Travail lu devant l'Institut Royal Colonial, à Londres, Angleterre, le 16 *avril* 1878.

(EXTRAITS.)

Après avoir raconté quelques-uns des événements qui sont arrivés lorsque la nouvelle Confédération a vu le jour, je vais maintenant m'appliquer à présenter dans une forme concise un aperçu général de l'immense région renfermée dans ses limites, et toute sous le contrôle du gouvernement canadien. A titre d'observations préliminaires, il me semble à propos de rappeler au souvenir les découvreurs et voyageurs aventureux, qui les premiers ont révélé au monde l'existence de ce pays.

A la dernière séance, M. Fraser, en adressant la parole à l'Institut, a parlé de Sébastien Cabot, qui toucha à la côte est de Labrador dès l'année 1496, et à Jacques Cartier, qui, en qualité de commandant de deux ou trois vaisseaux français, remonta le St. Laurent en 1534, et qui se mit à établir des postes de traite qui devinrent le berceau de l'ancienne province du Canada, maintenant celle de Québec. Comme l'attention se dirige à présent sur un champ plus vaste qui, de fait, n'est autre que la moitié nord de l'Amérique septentrionale, nos recherches doivent nécessairement s'étendre dans un cercle plus étendu, et embrasser les découvertes faites sur la côte de l'océan Pacifique et de l'océan Arctique, comme sur celle de l'Atlantique.

Au quinzième siècle, lorsque le continent d'Amérique fut d'abord découvert,* les dimensions du globe n'étaient connues qu'imparfaitement. On croyait alors que sa circonférence était beaucoup moindre qu'on ne la trouvée depuis, et l'on supposait que la terre nouvellement découverte n'était autre que la côte orientale de l'Asie. L'Espagne et le Portugal étaient à cette époque les grandes puissances maritimes de l'univers, et elles convinrent en vertu d'un traité du partage fondé sur une bulle publiée par le Pape Alexandre VI, en 1494, que les Espagnols posséderaient un contrôle exclusif sur les mers de l'occident conduisant en Asie, tandis que les Portugais y communiqueraient par les mers de l'orient. La question de juridiction maritime se trouvant ainsi réglée et reconnue par l'autorité du premier tribunal de ces temps-là, les Portugais poursuivirent le cours de leurs découvertes à l'orient par la route du Cap de Bonne-Espérance, tandis que les Espagnols cherchèrent à se trouver un passage jusqu'aux Indes, en dirigeant leur course à l'occident sur des mers nouvelles et à travers des pays inconnus. Les vaisseaux espagnols croisaient le long de la côte Atlantique de l'Amérique dans l'espérance d'arriver au sud de l'Asie. En 1513, on traversa l'isthme de Darien, et trois ans plus tard des navigateurs Espagnols pénétraient dans le détroit de Magellan ; et ainsi l'on découvrait l'océan Pacifique sur deux points extrêmement opposés.

En 1592, Juan de Fuca, d'après ce qu'on rapporte, longea les côtes du Mexique et de la Californie jusqu'à ce qu'il atteignît ce vaste bras de mer qui a porté son nom jusqu'à ce jour, et qui forme au sud l'extrême limite du Canada sur l'océan occidental.

*Christophe Colomb débarqua sur l'île de San Salvador ou de Watling, le 12 octobre 1492.

Huit ans après la prétendue découverte de Juan de Fuca, Henry Hudson constata l'existence d'une grande mer intérieure, accessible du côté de l'océan Atlantique du nouveau continent. De la Baie d'Hudson on s'attendait avec confiance que l'on découvrirait bientôt quelque passage qui permettrait aux vaisseaux de passer de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique et de raccourcir ainsi le voyage entre l'Europe et l'Asie.

En 1669, toute la region environnant la Baie d'Hudson fut concédée par la couronne britannique à une association de marchands, que l'on a toujours connue depuis comme la "Compagnie de la Baie d'Hudson," qui, après en avoir exploré les rivages dans toutes les directions, n'a pu réussir à trouver un passage à l'ouest.

Les premiers hommes civilisés qui pénétrèrent dans l'intérieur furent probablement des aventuriers et des traitants franco-canadiens, partis de l'ancienne province du Canda, lorsque toute cette région appartenait encore à la France. Le récit des exploits de ces hommes, qui, sans la moindre notion antérieure du pays, pénétrèrent chez les nombreuses tribus de Sauvages, serait palpitant d'intérêt. Ils remontèrent le St. Laurent par la voie des grands lacs Huron et Supérieur, et suivant l'enchevêtrement inextricable de cours d'eau, de lacs et de portages sans nombre, parvinrent au lac Winnipeg. De là ils remontèrent la rivière Saskatchewan jusque vers le 103ème méridien, où ils établirent leur poste de traite le plus éloigné, à environ 2,000 milles des parties alors colonisées du Canada.

En 1679, il y a presque deux cents ans, Robert, Chevalier de la Sale, conçut le projet de trouver un passage vers la Chine en suivant les lacs et rivières du Canada. Son expédition s'embarqua dans les fragiles canots des naturels du pays, son point de départ en amont des rapides du St. Laurent, près de Montréal, ayant été appelé, comme il l'est encore aujourd'hui, "La Chine," en souvenir de l'entreprise hardie d'atteindre de là les contrées habitées par les Chinois. Un demi-siècle plus tard, cette tentative se renouvela. En 1731, Pierre Gauthier de Varennes, sous les auspices de Charles, marquis de Beauharnois, alors gouverneur de la Nouvelle-France, commandait l'expédition, et, bien qu'il ne réussit pas à atteindre l'océan Pacifique, il fut le premier qui se rendit jusqu'aux Montagnes-Rocheuses.

En 1762, le Fort La Rouge, près de l'emplacement du Fort Garry actuel, était un poste établi pour la traite. Bientôt après, la conquête du Canada mit fin à la domination française comme elle mit fin à cette expédition dans les solitudes de l'ouest. Même les missionnaires français, qui avaient été les premiers à prêcher l'Evangile aux aborigènes, abandonnèrent le pays, et leur œuvre ne fut reprise que près de soixante ans après.

Cent ans après que la compagnie de la Baie d'Hudson eût obtenu la concession du pays, l'un de ses agents, M. Samuel Hearne, fut chargé d'en explorer l'intérieur. De 1769 à 1772, cet ancien explorateur voyagea à pied et en canot sur un parcours de 1,000 milles de son point de départ à la Baie d'Hudson. Il découvrit le grand lac l'Esclave, ainsi que d'autres lacs considérables, et explora la rivière des Mines-de-Cuivre jusqu'à son embouchure.

Il y a aujourd'hui précisément cent ans, et dans l'année qui précéda la fin tragique de l'un des navigateurs et découvreurs les plus distingués, le capitaine Cook touchait au détroit de Nootka, sur la côte occidentale de l'île de Vancouver, en réclamait la découverte, et après un séjour de quelques semaines, il mettait à la voile et longeait la côte du détroit de Behring.

Après une interruption de onze ans, Alexander Mackenzie, au service de la compagnie du Nord-Ouest pour la traite des fourrures, commençait une exploration importante de l'intérieur. De 1789 à 1793, ce voyageur intrépide découvrait la rivière qui porte son nom à juste titre et en suivait le cours jusqu'à l'océan Arctique. Il remonta la rivière de la Paix jusqu'à sa source, fut le premier homme civilisé qui traversa les Montagnes-Rocheuses, et parvint de là jusqu'à la côte de l'océan Pacifique. Ce voyageur inscrivit en gros caractères sur le roc, sur les bords de Dean Inlet, ces mots : "Alexander Mackenzie, du Canada par terre, le 22 juillet 1793." Le même jour que Mackenzie gravait cette inscription mémorable sur la côte du Pacifique, le capitaine Vancouver, de son côté, poursuivait son exploration de cette même côte à

deux degrés environ plus au nord. Peu de temps avant que Mackenzie eût débouché de l'intérieur, Vancouver avait visité l'endroit où Mackenzie n'avait couché qu'une nuit à portée du bruit de la mer. Ainsi, ces deux célèbres voyageurs, venant de directions opposées et poursuivant un but tout à fait différent, découvraient précisément le même endroit, et par une coïncidence remarquable, vinrent presque sur le point de se rencontrer.

En 1806, Simon Fraser, parti du Canada, traversait les Montagnes-Rocheuses et descendait la grande rivière de la Colombie-Britannique, qui a pris son nom, en son honneur. J'ai eu la bonne fortune, il y a plusieurs années, de lire le journal original de Fraser, écrit de sa main, et qui se trouvait alors entre les mains de son fils. J'ai contemplé depuis les rapides écumants et les gouffres bouillonnants de la rivière la plus sauvage de tous les grands cours d'eau, et je ne saurais être surpris de voir qu'il y en a bien peu qui ont tenté, et qu'il y en a encore moins qui ont réussi, en marchant sur les traces de Simon Fraser, de remonter cette rivière majestueuse de sa source à son embouchure. Vingt-deux ans après, néanmoins, le gouverneur Sir George Simpson en faisait hardiment l'essai. En 1828, il s'embarquait dans un canot à la Factorerie d'York, sur la baie d'Hudson, et au bout d'un certain laps de temps, il sautait de sa fragile embarcation à l'embouchure de la rivière Fraser, ayant dans l'intervalle traversé l'intérieur de cette région et porté son canot comme Mackenzie l'avait fait avant lui, depuis la source de la rivière de la Paix jusqu'à la grande courbe décrite au nord par la rivière Fraser.

Ce célèbre voyageur, dans son voyage autour du monde en 1841, traversait de nouveau la moitié nord de l'Amérique septentrionale. Il fit route par le Saint-Laurent, la rivière des Outaouais, les lacs Nipissingue, Huron et Supérieur, et par la route des canots jusqu'au lac Winnipeg. De là il traversa les prairies par la voie de la Saskatchewan jusqu'aux Montagnes-Rocheuses et par Kootenais jusqu'à la rivière Colombie.

Dans le mois de juin 1843, le capitaine (aujourd'hui le général Sir Henry) Lefroy arrivait à la rivière Rouge et se rendait jusqu'au lac Athabaskaw, où il resta depuis le milieu d'octobre jusqu'à la fin du mois de février suivant, s'occupant d'observations météorologiques et magnétiques. En mars 1844, il se dirigeait vers le fort Simpson, sur la rivière Mackenzie, où les mêmes travaux absorbèrent plusieurs mois de son temps.

Le problème d'un passage au nord-ouest, problème qui avait déjà déconcerté l'énergie et l'habileté des navigateurs, ne se trouvait pas encore résolu au commencement de ce siècle, et nombre de tentatives furent faites pour jeter du jour dans l'obscurité qui l'enveloppait. Quelques-unes de ces tentatives se traduisirent sous forme d'expéditions par terre, pendant lesquelles on traversa la région qui constitue actuellement une partie du Canada central : ces expéditions méritent que nous fassions à leur égard quelques observations additionnelles. Le récit que j'en ferai devra être court, mais la persévérance indomptable et le courage héroïque que les explorateurs ont montré exigent que nous donnions en passant un tribu d'éloges à ces personnes, dont les noms seront toujours familiers dans l'histoire des expéditions canadiennes et arctiques.

En 1819, il fut organisé une expédition par terre jusqu'à l'océan Arctique, sous le commandement du capitaine Franklin. Cet officier se rendit par la rivière Rouge au Comptoir de Cumberland, sur la Saskatchewan, et de là par le fort Chipewayan, le fort Entreprise et la rivière des Mines-de-Cuivre, jusqu'à la côte de l'océan Arctique. Cette expédition endura des souffrances terribles et perdit beaucoup de monde.

En 1825, Franklin partit avec une seconde expédition. Arrivé à Ontario, il se rendit à la rivière Rouge par les lacs Huron et Supérieur, et de là il traversa le pays jusqu'au lac du Grand Ours, où il hiverna. L'année suivante il poursuivit sa route jusqu'à la côte de l'océan Arctique, par la voie de la rivière Mackenzie.

En 1833, le capitaine Buck, à la tête d'une expédition allant à la recherche de sir John Ross, passa de Montréal au lac Winnipeg et de là au fort Reliance, où il hiverna ; après quoi il suivit la rivière du Grand-Poisson jusqu'à la côte de l'océan Arctique.

En 1836, MM. P. W. Dean et Thomas Simpson, à la demande de la Compagnie de la Baie d'Hudson, partirent par terre de la rivière Rouge à la tête d'une expédition collective. Ils passèrent les années 1837, 1838 et 1839 à faire des explorations sur la côte du nord. Ils atteignirent les endroits explorés par Franklin et Beechey, à la Pointe Barrow, dans le détroit de Behring, ainsi que les explorations de Franklin et de Buck entre les rivières des Mines-de-Cuivre et du Grand-Poisson, faisant en canot dans les mers arctiques le plus long voyage dont il soit fait mention.

En 1845, le Dr. Rae fit son départ du lac Supérieur à la fin de l'hiver, suivit la route fréquentée jusqu'à la rivière Rouge, passant par le lac Winnipeg jusqu'à Norway-House et de là jusqu'à la factorerie d'York, où il hiverna. Un an plus tard il hiverna à la Baie Repulse sans feu, et subsista avec ses hommes pendant douze mois du produit de la chasse et de la pêche au dard. Il réunit les explorations de Ross et de Parry, séparées par une distance de 700 milles environ, et fit le plus long voyage en traîneau qui se soit fait dans cette partie du monde, parcourant en tout une distance de près de 1,300 milles.

En 1848, sir John Richardson, qui avait déjà fait deux voyages par terre avec sir John Franklin, en fit un troisième à la recherche de ce regretté voyageur. Dans ce dernier voyage, il était accompagné du Dr. Rae. Les deux volumes publiés par Richardson à son retour fournissent la preuve du soin apporté dans les explorations scientifiques faites dans cette partie du Canada qui fut traversée par ces explorateurs célèbres, et témoignent surabondamment de la valeur de leurs travaux.

En 1849, le Dr. Rae, seul, descendit la rivière des Mines-de-Cuivre, continuant ses recherches à la découverte de Franklin avec une énergie indomptable.

L'année suivante, le Dr. Rae recommença ses recherches. Il hiverna au fort Confidence, sur le lac du Grand-Ours; descendit la rivière des Mines-de-Cuivre; voyagea sur la glace pendant près de 1,100 milles, faisant en moyenne de vingt-cinq à vingt-six milles par jour, accomplissant dans les régions arctiques le voyage le plus long et le plus rapide dont on eût jamais entendu parler. Subséquement, lors de la même expédition, il fit en canot un voyage presque aussi remarquable que celui qui avait été fait auparavant par Dean et Simpson.

En 1853 et 1854, le Dr. Rae, ce voyageur infatigable et justement célèbre, se mettait encore en campagne. Nous le retrouvons encore qui hiverne à la baie Repulse, vivant presque exclusivement des produits que lui rapportaient son fusil, ses hameçons et ses dards. Il fit en traîneau un nouveau voyage de plus de 1,000 milles, et relia les explorations de Dean et de Simpson avec celles de Ross à l'ouest de Boothea. Dans cette occasion le Dr. Rae réussit au point de dissiper tous les doutes qui pouvaient exister au sujet du sort malheureux de l'expédition de Franklin. Vu les résultats qu'il avait obtenus, il reçut pour lui et les hommes la récompense promise de £10,000 sterling.

Sauf une dernière exploration faite en 1855 par MM. Anderson et Stewart, qui descendirent la rivière du Grand-Poisson, ici se terminent les expéditions arctiques entreprises par terre. On ne saurait nier qu'en dépit des fatigues, des dangers et des privations de toutes sortes qui les accompagnaieut, ces expéditions n'ont abouti qu'à des échecs et à des désappointements relativement au but principal qu'on avait en vue en les entreprenant, savoir, la découverte d'un passage au nord-ouest pour les navires. Elles ont, néanmoins, ajouté incidemment des renseignements précieux aux connaissances que l'on possédait déjà sur cette région, et fourni des contributions importantes au point de vue scientifique.

Ces diverses expéditions arctiques entreprises par terre, et dont je viens de faire le récit d'une manière succincte, ont embrassé une période de plus de trente-six ans. Mais sans elles les régions septentrionales du Canada n'auraient pas été explorées à fond comme elles l'ont été. Nous possédons aujourd'hui des connaissances passablement étendues sur les côtes du nord, avec toute leur grandeur solitaire et paisible, bien loin de l'agitation fiévreuse des hommes d'affaires. Les parties du Canada les plus voisines de l'océan Arctique sont probablement destinées à demeurer pour toujours étrangères au concert bruyant de l'industrie, et à conserver, comme la Provi-

dence l'a voulu jusqu'ici, les caractères distinctifs des régions glaciales et solitaires des hautes latitudes.

Pendant qu'il se faisait durant une longue suite d'années, dans les parties septentrionales de l'Amérique Britannique du Nord, des recherches occasionnées par des tentatives tout au moins futiles de tâcher de découvrir dans le nord-ouest un passage entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, on ne songea que tout récemment, à proprement parler, à s'occuper d'une manière spéciale des régions méridionales du pays qui en constituent assurément la meilleure partie.

De 1819 à 1855, les districts du nord furent parcourus dans un grand nombre de directions. Ce ne fut qu'après 1855 que l'on fit des efforts d'une manière régulière pour se renseigner sur la région qui nous avoisinait le plus.

En 1857, d'après la recommandation de la Société Royale de Géographie, le gouvernement de Sa Majesté envoya une expédition pour explorer le pays entre le lac Supérieur et les Montagnes-Rocheuses. Cette expédition fut placée sous le commandement du capitaine Palliser, qui, en compagnie d'hommes de science, continua à y poursuivre ses explorations jusqu'en 1859. Au retour de cette expédition, il fut publié des rapports de la plus haute importance.

Le gouvernement de la ci-devant province du Canada y envoya également une expédition en 1857. Elle avait pour mission d'explorer la route suivie en canot entre le lac Supérieur et la colonie de la Rivière-Rouge. MM. Dawson et Hind, chargés de faire des études separées dans cette expédition, poursuivirent leurs explorations durant les années 1857 et 1858, en les étendant à l'ouest jusqu'au bras sud de la rivière Saskatchewan.

Durant les mêmes années, en 1857 et 1858, le capitaine Blakiston, à la réquisition de la Société Royale, s'occupait d'observations météorologiques et d'autres travaux scientifiques. Il commença à la Factorerie d'York, sur la baie d'Hudson, se rendit par terre jusqu'au lac Winnipeg, et de là par la voie de la Saskatchewan jusqu'aux Montagnes-Rocheuses.

D'autres voyageurs, qui ne tenaient pas de commissions directes ni de la part du gouvernement impérial, ni de la part du gouvernement colonial, parcoururent cette région, et à leur retour ajoutèrent de précieux renseignements aux connaissances générales que l'on possédait déjà. En 1859 et 1860, le comte de Southesk suivit les vallées de l'Assiniboine et de la Saskatchewan jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, et quelques années plus tard il livra au public le résultat de ses observations.

En 1862 et 1863, lord Milton et le Dr. Cheadle passèrent de l'Atlantique au Pacifique par la Passe de la Tête-Jaune et la rivière Thompson, accomplissant un voyage durant lequel ils furent exposés à des dangers et faillirent perdre la vie. Le volume intitulé : " Le passage au Nord-Ouest par terre," publié à leur retour en Angleterre, est l'un des ouvrages les plus attrayants parmi les derniers livres de voyage.

En 1864, nous trouvons encore le Dr. Rae à l'œuvre. Cette année-là, il avait abandonné les régions arctiques pour faire un voyage plus au sud. Il passa, comme Milton et Cheadle l'avaient fait les années précédentes, par la Saskatchewan jusqu'à la Cache de la Tête-Jaune, mais, ne les imitant pas, il s'arrêta à ce point pour suivre la rivière Fraser, au lieu de suivre la rivière Thompson, et atteignit enfin la côte du Pacifique.

Je ne dois pas oublier de mentionner MM. Douglas et Drummond, tous deux botanistes, qui passèrent quelque temps dans le pays, ainsi que David Thompson, dont la rivière Thompson porte le nom. Il fut pendant plusieurs années au service de la compagnie de la Baie d'Hudson, en qualité d'explorateur astronomique. A ses travaux nous devons rapporter dans une grande mesure les connaissances géographiques que nous possédons sur une bonne partie de l'intérieur du pays.

Je commettrais une injustice envers les missionnaires qui y sont allés en différents temps pour évangéliser et civiliser les tribus sauvages, si je ne reconnaissais pas la part qu'ils ont prise en mettant en lumière le caractère physique des diverses régions qu'ils ont visitées. Les ministres de l'église anglicane, wesleyenne et presbytérienne, ainsi que ceux de l'église catholique romaine, ont tous et chacun d'eux fait leur part. Nous devons peut-être le plus aux prêtres catholiques romains parlant la

langue française. Il y a près de cent cinquante ans, Pierre Arnaud, dans sa première rencontre avec les Sauvages, périssait, en même temps que l'un des frères Verandrye et ses gens, chemin faisant entre le lac Supérieur et la rivière Rouge. Le Canada doit encore beaucoup au savant archevêque Taché, dont les travaux ont embrassé une grande étendue de pays durant un séjour de plus de trente ans, et dont le compte-rendu des observations faites dans plusieurs des parties reculées de l'intérieur a été communiqué au public.

Ici se clot la liste des principaux explorateurs dont j'ai pu me procurer les noms, ainsi que le récit des diverses découvertes particulières qui ont été faites à venir jusqu'à l'époque où le territoire anciennement connu comme l'Amérique Britannique du Nord tomba sous la juridiction du Canada et en prit le nom. Comme je l'ai déjà mentionné, l'acte impérial en vertu duquel la Colombie-Britannique et le territoire de la Baie d'Hudson entrèrent dans la Confédération, prit force de loi en juillet 1871. A cette époque, de nombreux corps d'ingénieurs furent envoyés par le gouvernement fédéral pour explorer toute la région située entre le siége du gouvernement à Ottawa dans les provinces de l'est et les côtes du Pacifique à l'ouest. Le but de ces explorations était d'obtenir des renseignements plus complets concernant le pays, et de trouver une ligne que pourrait suivre un chemin de fer trans-continental. Le personnel des ingénieurs employés dans ces travaux a compté 1,000 hommes de tous grades. Les explorations se sont continuées depuis 1871 à venir jusqu'à aujourd'hui. J'ai pris moi-même une part active dans ces explorations, et il convient, en conséquence, que je m'abstienne de parler longuement de la manière dont les travaux se sont accomplis. On me pardonnera, néanmoins, de faire allusion en passant à l'empressement et à la déterminatian dont ont fait preuve le gouvernement et la populatien du Canada pour développer, aussi rapidement que possible, la superbe région tombée sous leur contrôle. Un fait qui se rattache à ces explorations trouvera peut-être ici sa place. Après trois ans passés par les ingénieurs à explorer chaque partie d'une région sauvage, inhabitée et dépourvue de chemins, et s'étendant sur un parcours d'environ trois mille milles, on avait réussi, moyennant de grands frais, à obtenir une somme considérable de renseignements exacts sur les travaux à faire, lorsque survint un désastre sérieux et décourageant. En 1874, en effet, au milieu de l'hiver, l'édifice où se trouvaient déposés les livres de notes prises en campagne, les plans non terminés et presque tous les autres renseignements qui s'y étaient accumulés, était détruit par le feu, qui ne laissait à peine intacts que quelques morceaux de papiers, et ainsi se perdirent les fruits de trois années de travail, et les résultats qu'on avait obtenus moyennant une dépense de £300,000 sterling. Nullement découragé, le gouvernement donna l'ordre de reprendre les travaux d'exploration. Ces explorations ont été poursuivies avec vigueur jusqu'à ce jour, et je pourrais vous signaler comme éminemment satisfaisants quelques-uns des résultats obtenus.

Je n'entreprendrai pas, néanmoins, de vous ennuyer en vous présentant un aperçu des détails de ces travaux, qui remplissent déjà des volumes; je me contenterai dans le moment de faire quelques observations quant aux connaissances acquises en général, tout en signalant peut-être quelques-uns des résultats les plus importants que l'on a obtenus. Les membres de l'Institut, cependant, pourront peut-être se former quelque idée de la somme de travail accompli dans ces explorations, lorsque je leur dirai que la distance totale parcourue à cet égard pendant les sept dernières années excède 47,000 milles, et que pas moins de 12,000 milles ont été péniblement mesurés avec la chaîne et au niveau à bulle d'air, verge par verge, par monts et par vaux, et dans la forêt. Dire que le gouvernement canadien, dans cette seule exploration particulière, a dépensé environ £700,000 sterling, ne donnerait pas une idée bien exacte de l'énergie et de la détermination qu'il y a déployées.

A part les nombreux arpentages de terres qui ont été faits dans la province du Manitoba, la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis a été déterminée d'une extrémité à l'autre. Cette démarcation de la ligne frontière a été l'œuvre d'une commission commune nommée par les deux pays, la section britannique de la commission se trouvant sous le commandement du major D. R. Cameron. Les travaux ont duré trois ans, et les rapports fournis à leur achèvement, y compris les études scientifiques

des capitaines Anderson, Featherstonhaugh et George M. Dawson, ont contribué largement à augmenter la somme des connaissances que nous possédions sur cette partie du pays avoisinant au sud la ligne frontière depuis le lac des Bois jusqu'aux Montagnes-Rocheuses. Il avait été déjà fait un tracé de la frontière à l'ouest des montagnes.

L'esquisse ci-dessus des premières découvertes des différentes parties particulières de l'Amérique du Nord, qui, réunies, constituent la Puissance du Canada, et les comptes-rendus des diverses explorations et tracés, qui de temps à autre ont eu lieu sur différents points, permettront aux membres de l'Institut de juger de la valeur des rénseignements, géographiques et physiques, que l'on a acquis sur une grande étendue du pays. Les diverses provinces sur les bords de l'Atlantique et la vallée du St. Laurent sont parfaitement connues, et il en a été déjà donné une description dans une réunion précédente. La zone méridionale du pays, s'étendant de ces diverses provinces vers l'ouest jusqu'aux montagnes, a été explorée avec le plus grand soin par la Commission Royale nommée pour définir la frontière entre le Canada et les Etats-Unis. La côte canadienne du Pacifique, avec son grand nombre de bras de mer profonds et bordés de rochers, et touchant dans certains cas à des montagnes aux sommets couverts de neiges éternelles, a été l'objet d'explorations souvent répétées. La région nord du pays, avec ses longs jours d'été et avec ses nuits d'hiver d'une égale longueur, a été visitée dans presque toutes ses parties par des hommes d'un courage infatigable, qui, après des périls et des privations extraordinaires, en ont tracé la carte, et qui s'en sont revenus, laissant ces régions à la solitude et à la désolation qui règnent au cercle Arctique. L'intérieur en est si vaste qu'on ne saurait dire que les explorations en ont été complètes. Il y a encore certains districts où le pied de l'homme civilisé n'a pas laissé son empreinte ; mais, comme je l'ai fait voir, les explorateurs se sont frayé une route dans un grand nombre de directions ; des hommes aventureux ont pénétré dans les sombres solitudes des forêts primitives, ont fouillé dans les trésors cachés au fond des montagnes, et, par un travail opiniâtre et une patience à toute épreuve, nous ont acquis des connaissances générales et passablement correctes sur une étendue considérable du pays.

Je ne vous ennuierai pas avec de nombreux détails, mais je me bornerai seulement à vous présenter en terme très courts et succincts une description générale du caractère physique des diverses grandes divisions du territoire compris dans les limites du Canada. En premier lieu, il est important que l'on se fasse une idée parfaitement claire et exacte de son étendue. Si nous ouvrons un atlas ordinaire et examinons les parallèles de latitude et de longitude, dans le moment, tous les pays paraissent être de la même grandeur à peu près. On adopte des échelles et des projections pour convenir aux goûts ou aux fantaisies de l'éditeur. De grands pays deviennent petits, et des petits se font grands, pour convenir aux dimensions de l'ouvrage ; et de là proviennent souvent des erreurs étranges. Cependant, si nous prenons un grand globe terrestre sur lequel sont représentées toutes les terres et les mers à la surface de la terre d'après la même échelle précisément, nos idées se rectifient. Si sur la surface du globe nous traçons sur une feuille de papier à dessin les profils du Canada et sur une autre les profils de l'Europe, et que nous mettions ensuite une feuille sur l'autre, de manière à couvrir autant de terre que possible dans chaque cas, et si après cette opération nous prenons nos mesures et tenons compte des parties restées découvertes, nous trouverons que la superficie de l'Europe excède quelque peu celle du Canada, mais que la différence n'est pas considérable. De peur que l'on ne s'imagine que le Canada a une proportion trop considérable de pays couvert de glace et de neige, nous pouvons exclure de la comparaison toutes les terres comprises dans le cercle Arctique dans chaque cas, et nous trouvons encore que le Canada couvre au moins une plus grande étendue de la surface de la terre que les superficies réunies de la Russie d'Europe, de la Laponie, de la Norvége, de la Suède, du Danemark, de la Hollande, de la Belgique, des Iles Britanniques, de la France, de la Suisse, de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Turquie, et de toutes les principautés entre l'Adriatique et la Mer Noire ; de fait, si nous en retranchons l'Espagne et l'Italie, la Canada paraîtra égal en superficie au reste de l'Europe.

Bien entendu, c'est une comparaison qui n'a trait qu'à l'étendue ; elle ne touche ni au sol, ni aux richesses minérales, ni au climat. Je ferai présentement une courte appréciation de ces traits caractéristiques.

J'ai trouvé commode, en faisant une description du caractère général du Canada, de le partager en trois grandes régions. Les principaux traits caractéristiques au point de vue de la botanique, de la géologie et de la topographie, suggèrent d'eux-mêmes ce partage. L'une de ces régions, sauf les parties qui ont été dépouillées de leurs bois à l'aide de moyens artificiels, est bien boisée, l'autre est boisée et montagneuse, la troisième est une vaste plaine en terres basses et en terres de prairie. La région montagneuse se trouve à l'ouest ; la région des prairies, au centre ; celle qui reste et qui embrasse les provinces établies sur le St. Laurent, et dans l'origine couvertes de forêts, peut être considérée, pour la désigner tout simplement, comme la région boisée.

Je vais d'abord m'occuper de la région des prairies. Si nous plaçons devant nous une carte orographique de l'Amérique du Nord, on remarquera qu'une grande plaine continentale s'étend du nord au sud entre le golfe du Mexique et l'océan Artique. Elle est bornée à l'ouest dans toute son étendue par la zone des Montagnes-Rocheuses, et à l'est en partie par une région moins élevée, la zone de monts Apalaches. Cette immense plaine occupe le continent tout entier de l'Amérique du Nord entre les chaînes de montagnes à l'ouest et à l'est. Elle se divise par son système de rivières en trois grands bassins hydrographiques également éloignés les uns des autres. L'un se dirige au sud dans le golfe du Mexique, l'autre au nord dans les mers Arctiques, et le troisième à l'est dans l'Atlantique par la voie du grand fleuve St. Laurent.

De ces trois bassins, celui du St. Laurent est de beaucoup le moins considérable, et celui du nord est au moins aussi grand que les deux autres réunis ensemble. Le bassin du St. Laurent, sur la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, occupe une partie des deux pays ; le bassin du sud se trouve presque entièrement dans les Etats-Unis ; le bassin du nord, lui, est presque complètement en Canada ; et la ligne de contact entre les deux derniers bassins se trouve en partie à coïncider à peu près avec le 49ème parallèle de latitude—la limite sud de l'intérieur du Canada. On verra ainsi que la grande plaine continentale de l'Amérique du Nord est partagée vers le centre d'une manière naturelle comme d'une manière artificielle. Politiquement parlant, elle est partagée entre deux pays limitrophes, sous des gouvernements distincts, et naturellement en trois grands bassins hydrographiques, dont le plus petit occupe une langue de terre comparativement étroite le long de la partie orientale de la ligne frontière internationale, tandis que les deux autres déchargent leurs eaux dans des directions diamétralement opposées.

La région des prairies du Canada se trouve dans le bassin hydrographique du nord : on peut la considérer comme s'étendant du nord au sud sur une distance de plus de 1,000 milles, et comme occupant une égale étendue de l'est à l'ouest. Ce n'est pas une prairie qui est dépourvue entièrement de bois, car il y en a une partie qui est un peu boisée, mais on considère que cette région, dans son ensemble, ressemble plus ou moins à une région de prairies.

La région des prairies, comme on l'appelle, affecte une forme un peu triangulaire. L'un de ses côtés coïncide avec la ligne frontière internationale, et s'étend depuis le 95ème jusqu'au 113ème méridien ; un autre de ses côtés suit le versant oriental des Montagnes-Rocheuses depuis le 49ème jusqu'au 64ème parallèle de latitude. Le troisième côté, d'une longueur d'environ 1,500 milles, longe une chaîne remarquable de lacs, qui rivalisent de grandeur avec les lacs Erié et Ontario. Ces trois grandes dépressions remplies d'eau se trouvent en général dans une direction droite nord-ouest et sud-est. Elles embrassent le grand lac l'Esclave, le lac Athabaskaw, le lac Wollaston le lac du Chevreuil et le lac des Bois, et elles paraissent se rencontrer, géologiquement parlant, sur la ligne de division entre la large bande de roches laurentiennes ou métamorphiques et les formations siluriennes moins dures. On calcule que cette vaste région de forme triangulaire contient environ 300,000,000 d'acres de terre. Sa base, longeant la chaîne de lacs ci-dessus mentionnés, donnera probablement une

moyenne de moins de 1,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, et son sommet, près de l'endroit où la ligne frontière internationale pénètre dans les Montagnes-Rocheuses, sera probablement de 4,000 pieds environ au-dessus de ce même niveau. En général, on peut décrire cette région comme étant un grand plan incliné allant de son sommet dans une direction nord-est jusqu'à sa base en descendant, mais l'inclinaison n'est pas uniforme, ni continue. On rencontre de distance en distance plusieurs terrasses et escarpements bien définis qui s'étendent à travers cette région. Une grande partie de la surface présente de légères ondulations, et des collines assez peu élevées surgissent çà et là. Les rivières de cette division, sur une grande partie de leur cours, coulent sur des lits creusés à une grande profondeur, et souvent d'une largeur considérable, et comme les formations superficielles se composent en grande partie de roches d'alluvion ou peu dures, les chenaux qui se sont ainsi creusés ne sont guère obstrués par des chutes ou des rapides escarpés. Ils présentent généralement une pente uniforme, et sur leur long parcours quelques-unes des rivières, bien que le courant en soit rapide, sont navigables. Cette région, en s'élargissant considérablement au sud du bras principal de la Saskatchewan, forme une prairie où l'on ne voit ni arbres ni arbustes d'aucune espèce; cette prairie sans arbres, par des gradations faciles, se couvre de taillis, puis de forêts entrecoupées d'autres prairies. Au nord de la Saskatchewan, on aperçoit des terres couvertes de forêts en différents endroits. Sur la rivière de la Paix, il y a d'immenses prairies; on y voit aussi des forêts et des prairies qui se succèdent d'une manière agréable; et cette région paraît présenter le même aspect sur une distance considérable encore plus au nord.

On ne doit guère supposer qu'on trouvera partout des terres fertiles dans une région aussi étendue. On a cru pendant un temps que le grand désert américain, qui couvre une immense superficie au centre des Etats-Unis, s'étendait au nord sur une distance considérable jusqu'en Canada. Les rapports de la commission de la frontière, cependant, paraissent démontrer que l'étendue de terres arides et stériles est moins considérable du côté du Canada qu'on ne le supposait d'abord, et qu'une grande section du pays que l'on regardait auparavant comme n'ayant aucune valeur, pourra servir aux pâturages, et que plus tard une partie en sera cultivable. Dans le territoire désigné comme la région des prairies, il y a encore d'autres points qui ne sont pas avantageux pour la culture; et bien que certains inconvénients soient évidents, on ne saurait douter plus longtemps de la salubrité du climat, ni de l'existence de vastes plaines d'une fertilité extraordinaire. D'année en année nous avons obtenu des renseignements à ce sujet. Le professeur Macoun, botaniste avantageusement connu, a été chargé récemment de faire des recherches particulières sur ce point. Il calcule qu'il n'y a pas moins que 160,000,000 d'acres de terre qui sont disponibles dans cette région seule pour les fins agricoles et les pâturages, et dont la moitié, soit 80,000,000 d'acres, peut être considérée comme propre à la culture.

Les richesses minérales de cette grande division du Canada ne sont encore qu'imparfaitement connues. Il a été établi, néanmoins, qu'il existait d'immenses gisements de houille en plusieurs endroits, surtout le long du côté ouest. Les études de M. Selwyn, directeur de la Commissiion Géologique, portent à croire que les bandes de roches houillères, accompagnés des filons de houille et des minerais de fer, passent à l'est sous les terrains argileux, et il se pourrait que le creusement de puits d'attaque réveleraient l'existance de filons de houille exploitables à des profondeurs si peu considérables au-dessous de la surface qu'on pourrait les exploiter comme combustible et pour des fins industrielles au beau milieu des prairies. Dans le cas où les prévisions de M. Selwyn se réaliseraient, ces gisements seraient de la plus grande importance imaginable pour le pays. A part la houille et le minerai de fer, on a aussi trouvé du pétrole, du sel et de l'or.

Le noyau d'une population a existé depuis nombre d'années sur la rivière Rouge; cet établissement a été originairement fondé par le comte de Selkirk au commencement de ce siècle. Dans l'automne de 1812, il atteignit l'endroit par lui choisi, Kildonan, par la Baie d'Hudson et la rivière Nelson, avec un petit parti de montagnards écossais de la Haute-Ecosse. Subséquemment, ils devinrent plus nombreux, et un certain nombre de Franco-Canadiens s'y fixèrent aussi pour cultiver la terre à

St. Boniface, sur la rive opposée de la rivière Rouge. Les colons de la rivière Rouge, exposés à un grand nombre de vicissitudes durant l'espace d'un demi-siècle, ne prospérèrent pas beaucoup. Mais depuis l'entrée dans la Confédération de toute la région anciennement sous le contrôle de la compagnie de la Baie dHudson, des progrès merveilleux se sont accomplis. La province de Manitoba s'est créée autour de la section qui un jour constituait la colonie de Selkirk ; sa population, d'une poignée de monde qu'elle contenait, s'est élevée à plusieurs milliers, et, d'après toutes les apparences, elle est entrée dans une voie de progrès sans exemple.

La province de Manitoba, bien qu'elle ait devant elle une perspective brillante, n'occupe qu'un petit coin des terres fertiles de l'intérieur du Canada. La région des prairies, telle que ci-dessus décrite, possède à elle seule dix fois la superficie de l'Angleterre, en comptant toute espèce de terres ; puisque tel est le cas, ce n'est peut-être pas un vain rêve de supposer qu'avec le temps il s'en détachera plusieurs nouvelles provinces, et que bien des millions de la grande famille humaine pourront se former des établissements heureux et prospères dans ces riches plaines d'alluvion du Canada.

Je vais maintenant passer à cette autre grande division territoriale que j'ai appelée la région montagneuse.

Elle forme partie de la grande zone des montagnes élevées de l'Amérique du Nord, qui commence aux Cordillières et sur le haut plateau du Mexique et s'étend jusqu'à l'océan Arctique. Si nous examinons la carte orographique, on remarquera que la zone des Montagnes-Rocheuses, quoiqu'elle renferme plusieurs chaînes de montagnes secondaires, se distingue dans la plus grande partie de son étendue par deux chaînes alpestres remarquables et parfaitement distinctes, ayant chacune plusieurs saillies ou ramifications. L'une de ces principales chaînes longe directement la côte du Pacifique ; en Canada on la désigne comme la chaîne des montagnes des Cascades, et, plus au sud, comme la Sierra Nevada. L'autre chaîne est celle des Montagnes-Rocheuses proprement dites ; elle décrit en général, quoique d'une manière imparfaite, un parallélisme avec la côte. La distance entre les sommets de ces deux chaînes varie de 1,000 milles aux Etats-Unis à 300 milles en Canada, et à cette circonstance peut être attribuée l'élargissement remarquable des plaines d'alluvion dans la moitié canadienne de l'Amérique du Nord.

Je vais maintenant borner mes observations à cette partie de la zone des Montagnes-Rocheuses qui se trouve dans les limites du Canada.

La chaîne des Cascades s'élève d'un jet au-dessus du niveau de la mer, présentant du côté de l'océan un front altier et menaçant à l'extrême. La hauteur moyenne d'un grand nombre de ses sommets dentelés atteint probablement de 5,000 à 8,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, et quelques-unes de ses crêtes et cîmes les plus élevées au centre rivalisent en élévation avec la chaîne principale des Montagnes-Rocheuses. La chaîne principale des Montagnes-Rocheuses se trouve en Canada à une distance de 300 à 400 milles de la côte du Pacifique. Cette chaîne s'élève à l'instar d'une muraille colossale au-dessus de la plaine continentale du côté de l'orient. Ses flancs, cependant, présentent des échancrures profondes, avec de grands éperons qui s'avancent semblables à des contre-forts, et au milieu desquels les rivières qui baignent la région des prairies prennent leur source. Sur une grande distance, cette immense chaîne de montagnes s'élève à plus de 8,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Les pics les plus élevés au centre entrent dans la région des neiges éternelles ; de fait, quelques-uns d'entre eux atteignent une altitude évaluée à 15,000 pieds au-dessus de l'océan. Du côté de l'occident de cette chaîne surgissent plusieurs ramifications indépendantes, désignées sous des noms particuliers. Elles se trouvent séparées les unes des autres par des vallées étroites et des abîmes profonds, dont un certain nombre s'étendent dans la région des prairies, formant des passes au cœur des montagnes. Quelques-unes de ces passes sont de 6,000 à 7,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, et s'abaissent jusqu'à une hauteur de moins de 2,000 pieds. Ces ouvertures transversales pratiquées dans cette chaîne élevée offrent des passages comparativement faciles d'un côté à l'autre. La passe la plus basse et la plus remarquable se trouve vers le 56ème degré de latitude. Ici la rivière de la Paix prend sa source du

côté ouest des Montagnes-Rocheuses, qu'elle traverse à une altitude peu élevée, et déverse ses eaux en définitive dans la rivière Mackenzie.

Entre les chaînes des Cascades et des Montagnes-Rocheuses, il s'étend un plateau élevé, mesurant environ de 3,000 à 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ce plateau se trouve creusé par des rivières ou chenaux profonds, silonné de coteaux rocheux et traversé par de petites chaînes de montagnes. Il renferme des lacs nombreux, occupant de profondes dépressions dans la surface, et entrecoupé dans plusieurs directions par nombre de vallées larges, bien abritées et onduleuses. La surface de ce plateau est bien boisée dans quelques endroits, tandis qu'elle ne l'est que pauvrement dans d'autres, et dans certains districts se présentent des prairies découvertes.

Au large des rives de la terre ferme, il y a plusieurs grandes îles, dont la plus importante est l'Ile de Vancouver ; les autres appartiennent au groupe de la Reine-Charlotte. La première de ces îles est de moitié aussi grande que l'Ecosse, tandis que la superficie de celles qui composent le groupe en question est assez semblable à celle du pays de Galles. Le climat de ces îles est humide et tempéré, et sous ce rapport elles diffèrent peu des Iles Britanniques. Vancouver, la plus au sud, renferme au centre des montagnes élevées, rivalisant en hauteur avec celles de la mère-patrie. Quelques-uns des pics du centre, comme ceux d'Alexandra, d'Albert-Edouard et de Victoria, s'élèvent de 6,400 à 7,500 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le dernier, le Pic Victoria, est du double plus élevé que Snowdon, et d'un tiers plus haut que Ben-Nevis.

A part l'île de Vancouver et le groupe de la Reine-Charlotte, il y a le long du rivage de la terre ferme des amas d'îlots, au centre desquels se trouvent des chenaux profonds, et embarrassés en plusieurs endroits. De grands bras de mer s'enfoncent dans la terre ferme sur plusieurs points. Ils ressemblent aux *fiords* de la Norvége, qui sont d'une grande profondeur et bordés de rochers, et ils s'avancent si loin dans les terres que les plus gros vaisseaux blindés pourraient pénétrer, dans certains cas, au cœur même des montagnes des Cascades.

La région montagneuse renferme quelques bonnes terres, mais les sections fertiles sont d'une étendue restreinte ; quand ces terres seront défrichées, elles se trouveront avantageusement situées pour la culture des produits agricoles et l'élevage des bestiaux, destinés à l'alimentation de la population des mines qui, avec le temps, s'y ouvriront indubitablement.

Cette région est excessivement riche en minéraux, contenant de la houille et du fer en profusion. Sous le rapport de la qualité, la houille de Vancouver est considérée pour les machines à vapeur comme supérieure à toute celle qui s'exploite sur la côte du Pacifique. Elle trouve à s'écouler sur le marché de la Californie, et l'on s'en sert sur les chemins de fer qui partent de San Francisco, en dépit du droit élevé imposé par les Etats-Unis. Les métaux précieux s'y trouvent également. Le rendement des mines d'or a déjà atteint le chiffre de $40,000,000, et dans le cours de l'année dernière on y a commencé l'exploitation du quartz. M. Dawson, de la Commission Géologique, rapporte : " Je crois que l'on peut dire sans exagération qu'il y a à peine dans la province de la Colombie-Britannique un seul cours d'eau de quelque importance où l'on ne trouve pas la *couleur* de l'or." On trouve aussi de l'argent dans diverses localités. Les rapports de la Commission Géologique font également mention du cuivre, du mercure, du plomb, du platine et du nickel.

Il reste encore beaucoup à apprendre sur la formation rocheuse de la région montagneuse. Il a été recueilli, cependant, pendant le cours d'une exploration géologique rapide et nécessairement imparfaite, assez de données pour établir l'existence de grandes richesses minérales. Il n'y a pas à douter que nous avons ici un vaste champ qui promet beaucoup, et dans un certain avenir on verra surgir diverses industries pour l'exploitation et le développement des richesses qui sont enfouies dans les entrailles de la terre. Les forêts, remplies d'une immense quantité de bois, qui existent en plusieurs endroits, et la pêche dans les rivières et sur les côtes donneront de l'emploi à une population très considérable.

Je dois maintenant vous entretenir de la région boisée ; mais pour en donner la description, même sous forme d'esquisse, il faudrait excéder de beaucoup les bornes

de ce travail; je me contenterai donc de faire quelques observations en passant. J'ai déjà défini la région boisée comme étant toute cette partie du Canada non comprise dans les limites de la région montagneuse à l'ouest et dans la région des prairies au centre; elle embrasse par conséquent toutes les parties établies des provinces de l'est qui étaient boisées à une certaine époque, mais qui, depuis un court espace de temps, ont été défrichées par le travail de l'homme. Cette région est d'une immense étendue. elle embrasse 84 degrés de longitude; son extrémité la plus méridionale se trouve au lac Erié, dans le 42ème parallèle, et elle s'étend de la latitude de Rome au loin dans le nord jusquà un point placé au moins à 200 milles à l'intérieur du cercle arctique. Comparée au pays sur la côte du Pacifique, nulle partie de cette région ne peut être considérée comme montagneuse. Bien qu'il se rencontre des chaînes de montagnes élevées, comme les Laurentides, il n'y a qu'une partie peu considérable de cette région qui excède 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. On estime qu'il y a une superficie d'au moins 200,000 milles carrés dont l'altitude ne va pas à 500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Une si grande étendue de territoire offre naturellement beaucoup de variétés. Au nord elle a le caractère des régions arctiques, et ressemble à certaines parties de la Sibérie. La partie du Canada la plus rapprochée de l'Europe est celle qui est la moins connue, et celle que l'on croit être la moins avantageuse. Elle est bornée à l'ouest par la Baie d'Hudson, et à l'est par l'océan Atlantique. Sa plus grande longueur du nord au sud est d'environ 1,000 milles, et elle a la même longueur à peu près de l'est à l'ouest. Cette section du Canada est un peu plus grande en superficie que la Norvége et la Suède, le Danemark et la Laponie, et on considère que sur une grande étendue elle ne possède pas un meilleur climat que les parties septentrionales de ces contrées européennes. Au nord-ouest de la Baie d'Hudson, il y a une étendue en superficie à peu près égale, que l'on pourrait décrire de la même manière. Sa surface est variée, et sa végétation fournit la nourriture aux grands troupeaux de rennes et de bœufs musqués, qui font leur séjour dans cette section d'ailleurs inhospitalière. Elle n'offre aucune perspective à l'agriculteur: le seul espoir consiste dans la pêche le long de la côte, dans le commerce des fourrures, et peut-être dans les minéraux qui peuvent se trouver enfouis sous la surface.

Ce sont les pires sections de cette contrée: à mesure qu'on avance vers le sud, son caractère change graduellement et s'améliore. Il est vrai qu'il s'y trouve une grande langue de terre dont les ressources agricoles n'ont rien qui promette; mais les forêts qui en couvrent la surface deviendront chaque année de plus en plus précieuses, et sa formation géologique offre des indices qu'il y existe des minéraux. Les études de la Commission Géologique signalent ici l'existence de riches dépôts qui s'étendent sur de vastes étendues de terrain. Les minéraux les plus importants sont l'or, l'argent, la houille, le fer, le cuivre, le plomb, le phosphate et la plombagine. Passé la zone métallifère, nous atteignons des étendues considérables de terre qui par la culture donneraient toutes les récoltes ordinaires; et continuant vers le sud, nous atteignons finalement Ontario, l'un des plus beaux pays au monde pour la culture du blé.

Je dois dire un mot du climat. On ne doit pas oublier que le Canada, comme l'Europe, embrasse un si grand nombre de degrés de latitude qu'il doit offrir plusieurs variétés de climats. Dans certaines parties du Canada, il mûrit en plein air des fruits qu'on ne saurait cultiver avec succès en Angleterre autrement que sous verre. Il y a un endroit où chaque cultivateur se donne le luxe d'avoir un grand verger de pêches; tandis qu'au loin dans le nord la flore et la faune sont celles de la Laponie, et encore plus au nord se rencontrent pendant toute l'année les montagnes de glace. La région alpestre qui borde le Pacifique, de même que le sud de l'Europe, présente des pics élevés, qui entrent dans la région des neiges éternelles, tandis que dans les endroits plus bas et voisins de l'océan, il règne une température douce et tiède comme en Irlande.

Dans la plus grande partie du Canada, cependant, le thermomètre varie beaucoup. En été, la température est élevée; en hiver elle est très basse de temps à autre. Il est difficile pour une personne qui habite ce pays-ci de comprendre comment il se fait

qu'on puisse vivre et goûter la vie dans un climat où le thermomètre indique quelquefois plusieurs degrés au-dessous de zéro; mais vu l'extrême sécheresse de l'atmosphère on ne ressent pas réellement le froid autant qu'on pourrait se l'imaginer. Les travaux ordinaires se font en plein air sans que l'on éprouve aucun malaise et par un temps qui semblerait à une personne résidant en Angleterre comporter plusieurs degrés d'un froid excessif.

* * * * * * * * * * * * * *

Généralement parlant, le climat de la partie habitable du Canada peut être comparé non sans raison avec celui de la Russie, de l'Allemagne, de l'Autriche, et d'autres pays d'Europe. On ne saurait nier que les hivers sont peut-être plus longs et plus froids qu'on ne le désirerait. Ce climat est certainement le propre de ce continent, mais nonobstant les grandes variétés de la température, il n'y a pas à douter que ce climat ne soit non-seulement supportable, mais encore qu'il est salubre et fortifiant.

Considérant le Canada pris dans son ensemble, s'étendant sur la partie la plus large et non la moins avantageuse du continent d'Amérique, embrassant une zone admirable de terres fertiles et inoccupées, avec un climat salubre et fortifiant; avec des richesses minérales illimitées; avec des quantités de bois dans ses forêts qui ne le cèdent à celles d'aucun autre pays du monde; avec les pêcheries inépuisables de ses grands lacs et rivières, et le long de sa côte sur trois océans; avec ses dépôts de houille et de minerais de fer d'une étendue immense dans l'intérieur du pays, ainsi qu'aux bords de l'Atlantique et du Pacifique; prenant en considération tous ces éléments naturels de richesse et de grandeur futures, le problème à résoudre est le développement d'un pays qui a été favorisé de ressources naturelles avec une aussi grande profusion.

La question est donc de savoir comment coloniser la moitié nord de l'Amérique septentrionale, et d'y établir un peuple heureux et plein de vigueur. Il est vrai que le Canada possède déjà une population de quatre millions environ, mais aujourd'hui ce n'est que la lisière du pays qui se trouve occupée. Nous ne commençons qu'à nous apercevoir qu'il y a dans l'intérieur un espace suffisant pour une population plusieurs fois plus considérable que celle qui s'y trouve actuellement. Les Canadiens eux-mêmes commencent à comprendre que, dans les territoires qui viennent d'être décrits, il y a de l'espace, et même plus qu'il n'en faut, et que là se trouvent les éléments propres à faire subsister une population encore plus considérable que celle de la mère-patrie. Rien de surprenant, alors, que le problème à résoudre paraisse être d'une importance extraordinaire.

Les cours d'eau d'un pays sont les voies naturelles de la colonisation. Dans les temps passés, les races aventureuses ont suivi les rivières et les lacs, les rivages des baies et des bras de mer, et ces voies naturelles ont ainsi dans tous les âges fourni à la grande famille humaine les moyens de s'étendre. Le Canada n'est pas dépourvu de ces sortes de voies de communication, bien que plusieurs d'entre elles soient assujéties à des inconvénients dont je vais présentement parler. A l'est, il possède le golfe St. Laurent, qui, à bien des égards, ressemble à la mer Baltique. Au nord, il a la Baie d'Hudson, nappe d'eau presque de moitié aussi grande que la Méditerrannée. Il a aussi des lacs, mais ce sont réellement des mers, et on voit s'y former des orages et des tempêtes comme sur l'Atlantique. Je pourrais bien essayer de décrire une douzaine de ces mers intérieures d'eau douce, mais je ne réussirais pas à donner une idée exacte de leur caractère et de leur importance.

Heureusement, je puis rappporter la description qu'une m in de maître a tracée des cours d'eau du Canada. Je ne saurais citer, j'en suis sûr, une plus haute autorité que ce grand voyageur et ce personnage distingué, le Gouverneur-Général. Dans une occasion récente, lord Dufferin, se trouvant à mi-chemin autant que possible entre l'Atlantique et le Pacifique, et s'adressant à un certain nombre de sujets de Sa Majesté dans la province du Manitoba, disait:—

" Pour un Anglais ou un Français, la Severn ou la Tamise, la Seine ou le Rhône, sembleraient être des cours d'eau considérables; mais dans la rivière des Outaouais, un simple affluent du St. Laurent, un affluent, d'ailleurs, qui rejoint le grand fleuve à 600 milles de son embouchure, nous avons un cours d'eau de près de 550 milles de long

et trois ou quatre fois aussi considérable qu'aucune de ces rivières. Mais, même après avoir remonté le St. Laurent lui-même jusqu'au lac Ontario, et l'avoir suivi en passant par le lac Huron, la rivière Niagara, la rivière Ste. Claire, et le lac Supérieur jusqu'à la baie du Tonnerre, distance de 1,500 milles, où sommes-nous ? Dans l'esprit de la personne qui a fait ce trajet, au bout du monde, mais pour nous qui savons mieux à quoi nous en tenir, à peine au commencement des grandes communications fluviales du Canada, car de ce point, c'est-à-dire depuis la baie du Tonnerre, nous pouvons de suite embarquer notre voyageur ébahi sur la Kaministaquia, rivière longue de quelques centaines de milles. De là, presque en droite ligne, nous le lançons vers le lac Shebandowan, et le lac et la rivière la Pluie—dont le vrai nom, soit dit en passant, est "Réné," d'après celui qui en fit la découverte—cours d'eau magnifique de 300 verges de large, et d'un couple de cents milles de long, sur la surface tranquille duquel il descend jusqu'au lac des Bois, où il se trouve sur une nappe d'eau que, toute petite qu'elle soit comparée aux mers intérieures qu'il a laissées en arrière, il trouvera probablement d'une étendue suffisante pour le rendre terriblement malade du mal de mer pendant la traversée. Néanmoins, pendant les derniers quatre-vingts milles de son voyage, il se trouvera consolé en naviguant dans une suite de chenaux encaissés de chaque côté par la terre, et dont la beauté du paysage excède assurément celui des Mille-Iles tant renommées du St. Laurent, tout en lui ressemblant. De ce paradis lacustre aux beautés champêtres nous pouvons transporter de suite notre ami sur la rivière Winnipeg, dont l'existence au cœur même et au centre du continent constitue par cela seul l'un des miracles les plus enchanteurs de la nature, tant ses rives rocheuses, ses îles touffues sont magnifiques et variées ; tant sont grandes, profondes et animées la masse de ses eaux, l'étendue de ses élargissements pareils à des lacs, et la puissance extraordinaire de ses rapides. Enfin, supposons que nous ayons débarqué notre voyageur à la ville de Winnipeg,—le lieu de relais à moitié route du continent, la capitale de la province des Prairies, et, je l'espère, le centre futur de la Puissance. Après avoir tant voyagé sur l'eau, se trouvant maintenant arrivé dans le pays du buffle, naturellement, à l'instar de Falstaff exténué de fatigue, il "babille sur les champs verdoyants," et il erre en imagination sur l'herbe primitive des prairies. Point du tout. Escorté par M. le maire et le conseil de ville, nous le conduisons à votre quai, et lui demandons laquelle des deux rivières il remontera la première, la rivière Rouge ou l'Assiniboine, deux cours d'eau—l'un de 500 milles de long, l'autre de 480—qui mêlent si heureusement leurs ondes dans les limites de votre ville. Après l'avoir d'abord quelque peu promené sur ces deux rivières respectives, nous le transportons au lac Winnipeg, mer intérieure de 300 milles de long et large de plus de 60, pendant la traversée duquel il se trouvera durant de longues heures à perdre la terre de vue, et probablement beaucoup plus indisposé qu'il ne le fut jamais sur le lac des Bois, ou même sur l'Atlantique. A l'angle nord-ouest du lac Winnipeg, il frappe à l'embouchure de la Saskatchewane, la porte d'entrée et la grande voie de communication qui mène du Nord-Ouest, et le point de départ d'un autre voyage de 1,500 milles sur une rivière navigable, coulant presque franc est et ouest entre ses rives d'alluvion. Parvenu maintenant au pied des Montagnes-Rocheuses, notre "Vieux Marin"—car il aura parfaitement droit alors qu'on l'appelle ainsi—sachant que l'eau ne peut pas aller en remontant, se croit certain que ses périgrinations aquatiques sont terminées. Il ne s'est jamais plus trompé. Immédiatement, en effet, nous le lançons sur les rivières Athabaskaw et Mackenzie, et lui faisons entreprendre un voyage plus long qu'il ne lui est jamais arrivé d'en faire, car la navigation sur la rivière Mackenzie seule excède 2,500 milles. S'il survit à cette dernière épreuve, nous terminerons ses pérégrinations par un voyage de 1,400 milles en descendant la rivière Mackenzie, ou, s'il l'aime mieux, la rivière Thompson jusqu'à Victoria, dans l'île Vancouver, d'où il préférera probablement partir pour s'en revenir chez lui par le chemin de fer Canadien du Pacifique, s'étant procuré d'avance à cette fin un billet de retour de première classe. Maintenant, quant à cet itinéraire, ceux qui connaissent le pays savent que, pour la concision, j'ai omis de mentionner des milliers de milles à parcourir sur d'autres lacs et rivières, qui arrosent diverses régions du Nord-Ouest —la rivière Qu'Appelle, la rivière du Ventre, le lac Manitoba, le lac Winnipegoosis,

le lac aux Battures, etc., le long desquels j'aurais pu traîner et finalement exterminer notre hôte ahuri du voyage, mais l'esquisse que j'ai donnée est plus que suffisante pour le but que je me proposais d'atteindre ; et quand on se rappelle de plus que la plupart de ces cours d'eau traversent sur tout leurs parcours des plaines alluviales de la plus riche qualité, où d'une année à l'autre on peut récolter du blé sans le secours des engrais ou sans éprouver de diminution sensible dans son rendement, et où le sol présente partout l'apparence d'un jardin potager le mieux cultivé dans une banlieue en Angleterre, il en a été dit assez pour exposer les richesses agricoles des territoires dont j'ai parlé, ainsi que les ressources qu'ils possèdent pour fournir des établissements heureux et prospères à des millions de la race humaine."

Lord Dufferin n'a pas fait mention des voies artificielles de communication par eau du Canada. Comparés à quelques lacs et rivières, les canaux, à la vérité, n'ont pas d'importance; mais ils soutiendront la comparaison avec tous les travaux du même genre. Comme entreprises considérées au point de vue du génie civil, je suis dans le vrai en disant qu'elles n'ont pas leurs pareilles. Ces ouvrages sont assurément autant supérieurs aux canaux des Etats-Unis, que ces derniers dépassent eux-mêmes tout ce que j'ai vu dans ce genre en Angleterre. Ces canaux se trouvent seulement dans la province qui occupe la vallée du St. Laurent; ils sont, néanmoins, d'une immense valeur comme les chaînons nécessaires dans une longue suite de cours d'eau navigables, sur lesquels durant une partie de l'année les produits de la campagne et de la forêt trouvent leur voie sur le marché.

Quelque précieuses que soient les voies de communication naturelles par eau du Canada, elles sont assujéties, néanmoins, à un inconvénient sérieux. Elles sont exposées, comme on doit le supposer, aux accidents des conditions climatériques, et la basse température dont j'ai parlé, a l'effet, durant les nuits calmes et brillantes d'un hiver hâtif, de les sceller jusqu'au temps où le soleil commence à revenir au solstice d'été.

L'établissement primitif des provinces s'est opéré à l'aide des rivières, des baies et des lacs. Il n'y avait pas de chemins de fer dans ces temps-là : les courageux pionniers, hache en main, débarquaient sur les rivages couverts de forêts, et abattant les bois se construisaient des habitations pour eux et leurs enfants. Durant les quatre ou cinq mois d'hiver, ils se trouvaient complètement isolés du monde extérieur et de tous êtres vivants, sauf leurs voisins les plus proches. Conséquemment, les progrès de la colonisation étaient bien lents, et les défrichements ne se faisaient que sur d'étroites lisières de terre le long des cours d'eau navigables. Ce ne fut qu'après que les chemins de fer furent construits que l'avancement des provinces devint si marquant. Ces voies de communications faisant le service indépendamment du climat, reliant ensemble toutes les parties des anciens établissements, et pénétrant dans de vastes étendues de terre auparavant inaccessibles, ont donné une énorme impulsion au Canada, et ont fait voir d'une manière convaincante que la grande région centrale, pour prospérer, si jamais elle se colonise, devra être éventuellement traversée non-seulement par un seul chemin de fer, mais par un grand nombre de lignes. Les grands cours d'eau contribuèrent pour leur part durant la belle saison à favoriser la colonisation des vastes régions inoccupées, qui peuvent offrir à l'homme une nouvelle demeure, mais seuls ils seraient tout à fait insuffisants. Si les chemins de fer actuels sont devenus si avantageux aux sections du pays favorisées par des cours d'eau navigables, et à une distance assez rapprochée des eaux de la mer, comme, par exemple, aux parties établies de la province d'Ontario, ces voies ferrées deviennent alors indispensables pour les régions fertiles de l'Ouest qui ne sont pas aussi avantageusement situées. Dans le grand territoire cultivable de l'intérieur, il est donc évident que l'on doit considérer comme nécessaire un réseau de chemins de fer, si l'on veut qu'il soit occupé par les millions d'hommes qu'il est capable de faire vivre.

Nous avons déjà acquis une certaine expérience par rapport aux chemins de fer du Canada, attendu que leur construction a été en progressnt depuis ces vingt-cinq ou trente dernières années, et nous avons constaté qu'il était important d'examiner avec attention les principes qui doivent régir leur établissement dans de nouveaux districts. Je ne parlerai par des fautes qui ont été indubitablement commises

par le passé, et qui ont fait perdre et gaspiller, tant au public qu'aux particuliers, des sommes d'argent considérables; mais dans les observations qui vont suivre, on voudra bien remarquer que l'on tient bon compte de l'expérience acquise dans ces matières, ainsi que de l'importance qu'il y a de ne pas commettre la fatale erreur de construire des lignes qui se feraient une concurrence ruineuse, ou de placer prématurément des capitaux dans l'achèvement de celles dont le besoin ne se ferait pas encore sentir.

En construisant des chemins de fer à travers des régions qui ne sont pas encore établies, nous sommes appelés à résoudre un problème différant sur des points essentiels de celui qui se présente lorsqu'il s'agit d'établir des lignes dans de vieux districts déjà bien peuplés. Dans le dernier cas, les chemins de fer doivent avoir pour but, au point de vue pratique, de diminuer la distance par l'emploi de convois rapides. On est alors justifiable de faire des frais considérables pour réaliser cette grande vitesse, attendu qu'il existe déjà un trafic qui donnera un revenu capable de rembourser les dépenses. Dans un pays inhabité, les circonstances sont bien différentes. Le trafic, sans lequel il ne peut exister de revenu, doit s'établir, et la question se complique par le fait que le chemin de fer lui-même est indirectement la cause première qui doit amener avec le temps le développement du trafic. Il y a une différence marquante dans les exigences de ces deux cas. Dans un pays habité, le chemin de fer en lui-même n'est qu'une considération secondaire, et le haut degré de vitesse à réaliser est le premier point qui provoque nécessairement la construction de la ligne. Dans une région inoccupée, ce qui est de première importance, c'est une voie de communication quelconque, et si l'on ne peut obtenir un degré de vitesse considérable sans encourir des frais qui constitueraient une lourde charge, les parties intéressées doivent se contenter, pendant un certain temps, d'une ligne à convois moins rapides, en attendant que la population devienne assez considérable et assez riche pour justifier l'emploi de convois allant à toute vapeur. Puisqu'il en est ainsi, il semble prudent de ne pas perdre de vue ces trois considérations très importantes:

1o. Une voie de communication assurée pendant toutes les saisons de l'année.

2o. L'emploi de pas plus de capitaux improductifs qu'il n'est absolument nécessaire.

3o. La nécessité probable d'un chemin de fer de première classe en définitive, et l'importance de l'établir sans gaspiller ni mal employer les capitaux dans la construction d'ouvrages préliminaires ou intermédiaires.

Par un chemin de fer de première classe dont il est question dans le troisième point à considérer, on doit comprendre une ligne tellement parfaite que non-seulement on pourra réaliser une grande vitesse avec sûreté et certitude, mais que les frais réels à encourir, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des produits de toute espèce, pourront être réduits aux plus bas chiffres possibles. Je puis dire que je n'ai aucune confiance quelconque dans ce que l'on appelle quelquefois des chemins de fer à bon marché. Le véritable chemin à bon marché, c'est celui qui peut faire le service à bon marché tout en donnant des bénéfices. Je conseillerai la plus stricte économie dans les dépenses, mais en même temps on ne devra jamais perdre de vue le genre de perfection que je viens de signaler.

On a conçu le projet du chemin de fer du Pacifique dans le double but de relier ensemble les côtes de l'Atlantique et du Pacifique en Canada, et d'ouvrir l'intérieur à la colonisation. Ce projet a été le sujet de beaucoup de discussion en Canada; il est entré dans le domaine de la politique, et les deux partis opposés, tout en convenant qu'il était très désirable de construire cette ligne, ne se sont pas accordés sur les moyens à prendre pour en assurer la construction. Comme particulier, seulement, je puis avoir des vues qui ne s'accordent pas avec celles de l'un ou de l'autre de ces partis, ou de toute autre personne, mais je vais tâcher, en prenant une position parfaitement indépendante, de vous en faire brièvement l'exposé.

Toute la région entre les établissements dans la vallée de la rivière des Outaouais et la côte de la Colombie-Britannique contient jusqu'à présent un petit nombre d'habitants civilisés. D'après diverses évaluations, il y a probablement une population de 8,000 à 12,000 âmes en possession de certaines parties de la Colombie-Britannique,

et depuis quelques années passées les colons ont commencé à se diriger vers la région des prairies de la province de Manitoba. Il y en a aussi quelques centaines d'établies sur la rive nord du lac Supérieur. Réunis tous ensemble, ils ne sont pas probablement plus que 40,000 répandus sur une distance très considérable de tous les points des 3,000 milles du chemin de fer projeté. Il est donc parfaitement évident que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans l'état où se trouve actuellement le pays, est une entreprise très importante et qui demande à être prise sérieusement en considération. Je n'ai aucun doute quelconque que cette entreprise sera un fait accompli avant qu'il soit longtemps ; que ce chemin de fer établira non-seulement un trait d'union entre les six anciennes provinces de l'Atlantique et un nombre encore plus considérable d'autres provinces qui devront surgir plus tard à l'ouest, mais qu'il constituera même une partie intégrante d'une grande voie de communication impériale, s'étendant depuis le cœur de l'empire britannique jusqu'à ses importantes possessions et dépendances éloignées sur les bords du Pacifique et au-delà.

Comme le projet du chemin de fer du Pacifique a été conçu dans un double but, il ne sera peut-être pas inopportun d'en considérer la portée et de l'examiner, premièrement comme ligne de colonisation, et secondement comme route nationale.

1o. L'expérience que nous avons acquise en Canada a contribué à établir divers principes de saine économie relativement à la construction des chemins de fer de colonisation dans les nouveaux territoires. Il y a quelques années, il fut conçu un projet basé sur ces principes et en lui-même recommandable, à mon avis, lequel, en partie du moins, a été depuis approuvé par le gouvernement. On l'appela le système des chemins territoriaux, et comme il peut arriver que l'on soit capable d'en faire l'application avec avantage à d'autres pays, comme, par exemple, dans les colonies où il reste encore beaucoup de terres à coloniser, il pourra peut-être intéresser les membres de l'Institut. Je me hasarderai donc à en dire quelques mots.

En premier lieu, on suppose qu'il sera demandé et construit plus tard des chemins de fer dans chaque district où les ressources naturelles du pays, bien qu'à l'état latent, sont capables, à l'aide de l'industrie humaine, d'établir un trafic qui rendra nécessaire et profitable l'emploi de la vapeur comme moyen de transport. Supposons que nous ayons à coloniser un territoire qui se trouve dans ces conditions, le premier pas à faire c'est de trouver, à l'aide d'explorations complètes, la meilleure position possible à donner à la future voie ferrée, que l'avenir et les ressources du pays paraissent exiger. Le système des lignes ainsi projetées pourra se composer ou d'une seule ligne principale avec des embranchements aux intervalles convenables, ou d'un certain nombre de lignes allant dans la direction recherchée pour le trafic, ou dans celle qu'il serait désirable de lui faire prendre, dans l'intérêt public. On considère qu'il est important d'en agir ainsi pour avancer la colonisation, parce qu'il se rencontre même certains colons qui acquièrent souvent une influence considérable dans une nouvelle région, et qui, comme la chose arrive quelquefois, peuvent réussir à détourner et faire dévier une ligne principale de la direction infiniment avantageuse où elle se trouve, pour lui en faire prendre une autre qui l'est beaucoup moins, et ce dans le but de satisfaire des intérêts passagers ou purement locaux. Ainsi, des intérêts généraux, qui, dans l'avenir, pourront être d'une importance majeure, se trouveront en souffrance par le fait d'intérêts locaux comparativement insignifiants, dont on aura dans le temps exagéré injustement la valeur. Lorsqu'on aura fixé les lignes sur lesquelles les chemins de fer devront se construire tôt ou tard, ce qu'il faudra faire ensuite, ce sera de choisir à des endroits intermédiaires et convenables les points les plus avantageux pour y établir les stations, et de prolonger de ces points, et de ces points-là seulement, toutes les lignes d'embranchement de chaque classe dont la construction pourra devenir nécessaire.

Ainsi se trouve conçu le projet de construire les chemins de fer dans la région qui doit être colonisée, et ainsi se trouve fixée définitivement la position des différentes lignes ; mais comme la ligne du chemin de fer pourrait servir, dans certains cas, pendant plusieurs années comme un chemin ordinaire avant de l'employer finalement pour le service d'une voie ferrée, et comme on ne pourrait guère donner à un tel

chemin le nom de chemin de fer, avant qu'il en devienne un, on a suggéré d'employer le nom de " chemin territorial." Il a été proposé d'appliquer ce nom à toutes les lignes principales destinées ultérieurement à devenir des chemins de fer.

La position des chemins territoriaux et celle des points destinés aux stations du futur chemin de fer une fois fixées, il restera ensuite à tracer à ces derniers points les emplacements des villes et villages. Le long des lignes des chemins territoriaux, on propose d'établir une ligne télégraphique et de faire, pour commencer, un chemin ordinaire et à bon marché, tels que ceux que l'on fait généralement pour répondre aux premiers besoins des colons. On propose aussi de donner dans le cours du temps de l'emploi aux plus pauvres des colons qui en auront besoin, en leur faisant améliorer le chemin, toujours en vue de sa transformation future, et de jeter ainsi les fondations du chemin de fer à venir par une série de travaux progressifs correspondant avec l'avancement de la colonie. On veut que la ligne serve de chemin à charrettes ou à wagons dans son état primitif, les lisses devant être posées et le chemin de fer achevé seulement lorsque les demandes du trafic ou les exigences du pays requerront une voie ferrée.

Il y a indubitablement dans ce système plusieurs choses qui le recommandent. En effet, les colons savent d'avance dans quelle partie du pays passeront et la voie ferrée et le chemin ordinaire, et ils se gouverneront en conséquence quand ils se choisiront des lots de terre. Le trafic du pays se développera le long des voies avantageuses de communications qui lui seront ménagées. Il ne pourra pas se construire de chemins de fer là où il n'en faudra pas, et les chemins ordinaires ne se transformeront pas en voies ferrées tant que le besoin ne s'en fera pas sentir réellement. Ainsi, on exemptera une concurrence ruineuse, et on pourra diminuer considérablement ou éviter complètement les pertes qui s'accumulent à raison de capitaux qui demeurent improductifs. Dès le début, le trafic se centralisera aux stations futures, et, par suite, sur ces points, les établissements, qui n'étaient d'abord que de simples villages, se transformeront avec le temps en villes importantes. Les travaux qui, d'une année à l'autre, se concentreront sur le chemin territorial donneront aux pauvres défricheurs un emploi utile, et le prépareront, avec le temps, à devenir une voie ferrée, tandis que la colonisation et la culture des terres, et le développement des autres ressources naturelles, mettront le pays en état d'alimenter un chemin de fer.

Ce système pour le développement des voies de communication d'un nouveau pays semble parfaitement applicable au cas qui nous occupe, si nous ne considérons aucune question autre que celle de la colonisation de l'intérieur du Canada. La position des lignes une fois déterminée—chose qui ne devrait avoir lieu qu'après les explorations les plus minutieuses—ce que l'on devra s'efforcer de faire, ce sera de compléter les communications télégraphiques précisément le long de la ligne du futur chemin de fer. Les frais d'une ligne télégraphique sont si peu considérables quand on les compare à ses avantages, qu'on devrait l'établir antérieurement à l'ouverture des autres voies de communication. La ligne télégraphique établie, un sentier pour aller à cheval d'un poste à l'autre devrait offrir probablement le premier moyen de se transporter; après quoi viendrait un chemin de wagon ou un chemin pour les malles, et en fin de compte une ligne parfaite de chemin de fer, quand le trafic du pays ou les intérêts de la population exigeraient des moyens plus prompts de communication.

Le système des chemins territoriaux a été proposé il y a quinze ans, à une époque antérieure à la convention faite avec la province de la Colombie-Britannique de construire une ligne de chemin de fer non interrompue d'un côté du continent à l'autre. Si, pour le moment, nous envisageons le chemin de fer transcontinental simplement comme chemin de colonisation, les principes économiques du système alors préconisé sont aussi applicables aujourd'hui qu'ils l'étaient dans le temps.

* * * * * * * *

Depuis que ces idées ont été émises en premier lieu, les circonstances sur lesquelles elles s'appuyaient ont considérablement changé. A part les considérations politiques et particulières qui se rattachent à la discussion de ce système, nous avons

acquis des connaissances géographiques et générales plus complètes; et il semblerait maintenant que le territoire habitable dont il est ici question est beaucoup plus étendu que nous ne le supposions à une certaine époque. En conséquence, il faudrait avoir et construire un système plus complet de voies ferrées et de chemins ordinaires. Au lieu d'une seule ligne de chemin de fer traversant la zone fertile, il pourra arriver qu'il faudra au moins deux voies principales, avec des lignes transversales et de nombreux embranchements, pour desservir ce territoire devenu plus vaste.

Il n'en est pas moins important, cependant, de ne pas perdre de vue les principes économiques qui doivent présider à l'établissement de toutes les lignes de communication dans ce territoire. Il n'y a pas de doute que l'intérieur du Canada contient une vaste étendue de terre fertile; mais d'un autre côté, on ne peut nier que le pays offre beaucoup d'inconvénients. Le climat, surtout dans la saison d'hiver, est un de ces désavantages; mais le plus sérieux peut-être est celui de l'éloignement des contrées fertiles. Ceci ne rend que plus impérieuse encore, si l'on veut favoriser la colonisation d'une manière efficace, la nécessité de baser l'établissement des lignes de communication sur des principes sûrs. Les principes du système des chemins territoriaux, dont j'ai parlé plus haut, me paraissent être d'une nature si fondamentale qu'ils peuvent s'appliquer tout aussi bien aujourd'hui qu'à l'époque où ce système fut suggéré. La carte que j'ai préparée indique les tracés possibles des principaux chemins de fer qui, d'après les renseignements acquis récemment, pourraient être établis plus tard pour le service du pays.

A l'ouest, la carte indique des tracés de chemins aboutissant au Pacifique, à Port Simpson, à Burrard Inlet, et à Bute Inlet, avec ligne additionnelle dans l'île Vancouver, reliant Esquimalt, Alberni, le Fort Rupert et Quatsino. Dans l'intérieur, les districts de la rivière de l'Arc, de la Saskatchewan, de l'Athabasca, de la rivière de la Paix, du lac la Biche, de la rivière du Cygne, de l'Assiniboine et de la rivière Rouge, pourront être desservis par des lignes maîtresses ou des embranchements importants; tandis qu'à l'est les lignes indiquées touchent à Port Nelson, à la factorerie de l'Orignal, le lac Supérieur, Ottawa, et se rendent jusqu'au Saguenay en aval de Québec. Naturellement, ce ne sont qu'autant de projets, dont l'idée est couchée sur cette carte afin de faire mieux comprendre l'ampleur naturelle de la question. Je considère tous ces tracés, avec les modifications qu'on pourra leur faire, comme propres à des chemins territoriaux; non pas que je veuille dire que ces chemins doivent tous être ouverts ou même explorés immédiatement, mais je les mentionne pour donner une idée plus complète du grand système de communication qui pourra être établi plus tard. On pourra pour le moment les désigner sous le nom de lignes de chemins territoriaux, et quand il s'agira de les explorer on devra les localiser avec beaucoup de soin et de prévoyance. Un chemin territorial est simplement un railway non terminé, pouvant servir de voie de communication comme chemin carossable dès l'abord, en attendant de pouvoir être parcouru à la vapeur.

On peut dire que le désir du gouvernement et de la population du Canada est de faire développer de la meilleure manière possible, par la colonisation, les vastes étendues incultes de son territoire. Celles-ci ne pourront être regardées comme colonisées avec succès que lorsqu'elles seront peuplées comme le reste du pays par des gens robustes, confiants en eux-mêmes, vigoureux et déterminés; et si les milliers de milles de chemins de fer à ouvrir sont établis de façon à pouvoir faire, lorsque terminés, le service nécessaire efficacement et sans pertes.

Il ne saurait assurément en être ainsi si, en raison de trop de hâte ou pas assez de soin dans la construction de ces chemins, ou pour toute autre cause, les concessions libérales faites par le gouvernement, de même que les capitaux des particuliers engagés dans ces entreprises, y étaient engloutis en laissant les voies sous le poids de dettes qu'aucun futur développement commercial ne pourrait supporter ou liquider.

Le système de grandes routes dont j'ai parlé est un système de progrès par étape, et la marche sera naturellement lente; cependant, selon moi, elle ne saurait manquer d'arriver au but. Il ne s'agit ici que d'un système de colonisation. J'admettrai volontiers que pour plus d'une raison grave, il est désirable que l'une des lignes transcontinentales projetées soit construite plus rapidement que ne le

demandent les fins de la colonisation. J'ai déjà dit que l'entreprise connue sous le nom de chemin de fer Canadien du Pacifique n'a pas pour seul but de développer l'intérieur du pays. L'un des objets que l'on se propose est de mettre en communition le Pacifique et l'Atlantique au moyen d'une ligne non interrompue de chemin de fer ne sortant pas du territoire canadien.

Comment pourrais-je en peu de mots—car je crains d'avoir épuisé votre patience, —comment pourrais-je brièvement vous exposer l'immense importance qu'aurait pour l'empire l'établissement prochain d'une semblable ligne à travers le Canada ?

Esquimalt, la station navale du Pacifique, et peut-être le grand arsenal de l'avenir sur le Pacifique, est éloigné d'Angleterre d'environ quatre mois de navigation à la vapeur. J'ose dire que grâce aux chemins de fer projetés par le Canada, des dépêches pourraient être envoyées de Londres à cette station du Pacifique en treize ou quatorze jours, et que l'on pourrait communiquer avec la Nouvelle-Zélande en moins de temps qu'on n'a pu le faire jusqu'à présent à ma connaissance.

Les grandes provinces de l'Australie doivent assurément être intéressées dans la construction de ce chemin de fer. Cette entreprise doit avoir son importance pour chaque station britannique du nord ou du sud du Pacifique. Elle ouvrirait une nouvelle route vers l'Inde. Le cœur de l'empire aurait peut-être moins de craintes et d'inquiétudes journalières au sujet de la question orientale, si l'Angleterre avait à sa disposition une route trans-américaine à travers le Canada. A ce point de vue, cette question occidentale très-simple et cependant importante, pourrait avoir son influence sur la question compliquée de l'Orient.

Si l'on admet que la prompte mise à exécution de ce projet de chemin de fer à travers le Canada est d'une grande importance pour l'empire en général, il se présente la question de savoir quelle voie pourrait être construite le plus rapidement, et laquelle une fois ouverte serait plus favorable aux intérêts impériaux ? Telle est la question importante qu'il y a pour le moment à examiner. Quant à la colonisation des terres incultes du Canada, il importe peu que ce soit une ligne ou l'autre qui soit terminée la première.

Les ressources du Canada sont suffisantes pour établir de la façon que j'ai dite toutes les grandes routes nécessaires à la colonisation du pays ; mais il faudrait plusieurs années pour cela. Si d'autres intérêts plus élevés que les intérêts locaux dont j'ai parlé plus haut, demandent la construction d'un chemin trans-américain à une époque plus rapprochée qu'il ne serait nécessaire pour les besoins locaux, la chose me semble suggérer d'elle-même que ces intérêts plus élevés devraient contribuer en quelque façon à l'entreprise. Néanmoins, comme appartenant à la grande famille de colonies britanniques, le Canada a profondément à cœur les intérêts de l'empire, et il n'y a pas de doute qu'il est prêt à contribuer sa large part à l'établissement des voies de communication nécessaires à l'empire.

Milord duc, mesdames, et messieurs,—Avant de terminer, je dois vous offrir une explication, une apologie. Lorsqu'on me fit l'honneur de m'inviter à lire un article sur le Canada, je crus que je servirais mieux les Intérêts de l'Institut en m'abstenant et laissant la tâche à quelqu'un de plus compétent que moi. Subséquemment, le conseil fut assez bon de me presser d'accepter. J'aurais été heureux de voir échoir la tâche à un plus digne conférencier, et je sens que je n'ai nullement été digne du sujet que j'ai entrepris de traiter devant vous. Pour mettre les choses au pis, il y a une couple de jours, comme j'étais à préparer cet article, je reçus un télégramme du gouvernement canadien me mandant de partir par le prochain steamer. Conséquemment, mon travail se ressent de la trop grande hâte avec laquelle il a été préparé. Comme je pars dans 24 heures, lorsque cela vous sera lu, j'aurai, si nous n'avons pas d'accident, presque atteint le milieu de l'Atlantique, et je voguerai avec la rapidité de la vapeur vers ce Canada que j'ai tenté de vous décrire. Il est probable que cette interruption ne vous paraîtra pas tout à fait un malheur. J'avoue que j'ai trouvé le sujet beaucoup trop vaste pour les limites d'une simple conférence. Il y a plusieurs côtés du sujet que j'aurais voulu vous faire voir. Je n'ai pas même mentionné que la construction du chemin du Pacifique est déjà considérablement avancée ; que le ronflement de la locomotive éveille déjà les échos au nord du lac Supérieur ; que le

sifflet à vapeur jette son cri strident sur les bords du lac Winnipeg ; et que le télégraphe, cet avant-coureur du chemin de fer, est déjà si avancé que vous pouvez envoyer une dépêche de presque n'importe quel coin de rue de Londres à Edmonton, près du pied des Montagnes-Rocheuses. J'aurais surtout aimé à vous faire faire plus ample connaissance avec les quatre millions de Canadiens avec lesquels j'ai passé presque ma vie entière, et vous dire, si toutefois ceci peut rien vous apprendre sur leur compte, combien ils sont dévoués au vieux drapeau, combien ils sont attachés à l'empire et à la Reine. Les Canadiens se glorifient des liens qui les unissent à la petite île de l'autre côté des mers ; ils sont fiers des progrès qu'ils ont faits, et on peut leur pardonner de mesurer leur avancement par comparaison. Assurément, on peut les regarder comme un peuple agricole, et cependant, leur commerce avec l'étranger ne manque pas d'importance. Ils sont fiers de leur marine, qui est plus nombreuse que celle de l'Allemagne, et près du triple de celle de la Russie. Si une petite partie du Canada, un simple coin du pays, encore peu peuplé, a déjà un commerce de transport qui fait presque des Canadiens la troisième nation maritime du monde, à quoi ceux-ci ne peuvent-il pas s'attendre d'arriver dans un demi-siècle ? Il n'y a pas de doute que le Canada possède les éléments d'un avenir de grandeur ; et que dans comparativement peu d'années il pourra ajouter une force incalculable à l'Empire britannique. On ne peut guère dire que les Canadiens soient des Anglais, mais ils sont fiers d'être sujets britanniques ; et ils n'ont aucunement objection à partager les épreuves et se joindre aux luttes de la mère-patrie. Ils jouissent des avantages de leurs relations avec l'empire ; et ils se croiraient indignes de leur nom s'ils tentaient de se soustraire à leur juste part de responsabilité dans la consolidation et le maintien du prestige et du pouvoir de l'empire.

ANNEXE I.

LÉGENDE DE LA CARTE ET TABLEAU DES DISTANCES.

Les lignes bleues continues indiquent les chemins de fer (chemins territoriaux) que l'on pourra plus tard juger nécessaires pour le service du pays. Leur destination et leur nature sont mentionnées dans le rapport général et à l'annexe H.

Ci-suivent les indications des lettres capitales bleues :

A	indique le	Port Simpson, sur le littoral du Pacifique.		
B	do	Bute Inlet	do	
C	do	Burrard Inlet,	do	
D	do	Quatsino,	do	
E	do	Alberni,	do	
F	do	Esquimalt,	do	
G	do	Port Nelson, sur la Baie d'Hudson.		
H	do	Factorerie de l'Orignal sur la Baie de James.		
I	do	Toronto, sur le lac Ontario.		
J	do	Ottawa, siége du gouvernement.		
K	do	Montréal, sur la navigation du St. Laurent.		
L	do	Trois-Rivières,	do	do
M	do	Québec,	do	do
N	do	Saguenay,	do	do
O	do	Fort George, sur la rivière Fraser, Colombie-Britannique.		
P	do	District aurifère de Caribou.		
Q	do	District aurifère d'Ominéca.		
R	do	Passe de la Tête-Jaune, Montagnes-Rocheuses		
S	do	Passe de la Rivière-à-la-Paix.		
T	do	Battleford, sur la rivière Saskatchewan Nord.		
U	do	Jonction de la ligne projetée, près de Cumberland House.		
V	do	Station Northcote, près du lac Winnipegosis.		
W	do	Station de Selkirk, dans le Manitoba.		
X	do	Fort Willian, sur le lac Supérieur.		
Y	do	Népigon, sur le lac Supérieur.		
Z	do	Passe de la Rivière-aux-Pins, dans les Montagnes-Rocheuses.		

La ligne bleue de (C) Burrard Inlet, *viâ* (R) la Passe de la Tête-Jaune, (T) Battleford, (V) Northcote, (W) Selkirk, jusqu'au Fort William, sur le lac Supérieur, représente la ligne localisée. Entre (W) Selkirk et (X) le Fort William, le chemin est en voie de construction. La construction d'une ligne télégraphique le long du tracé depuis le Pacifique jusqu'au lac Supérieur est donnée à l'entreprise. Elle est terminée et en opération sur plus de la moitié de la distance.

Les lignes bleus ponctuées, divergeant à droite et à gauche du tracé dont je viens de parler, entre (R) la Passe de la Tête-Jaune et (W) Selkirk, représentent des embranchements projetés dans l'intérêt de la colonisation. Voyez le rapport général et l'annexe H. Tous les embranchements et les lignes principales sont destinés à avoir la largeur ordinaire des chemins de fer du pays (4 pieds $8\frac{1}{2}$ pouces). Les lignes maîtresses devront en définitive être parfaites en tous points essentiels de façon à permettre le parcours de longues distances à bon marché; les embranchements, n'étant destinés qu'à la circulation locale et à un commerce peu considérable, pourront être construits avec moins de soins.

J'indique ci-dessous les avantages que peuvent offrir quelques-unes des voies projetées.

Partant d'un point commun sur le littoral asiatique,—Yokohama, au Japon,—les distances entre ce point commun et différents endroits de la côte occidentale de l'Amérique du Nord est comme suit :

		Milles marins.
De Yokohama à	San Francisco	4,470
do	Esquimalt (F)	4,265
do	Burrard Inlet (C)	4,374
do	Port Simpson (A)	3,865

Les distances calculées entre ces endroits, d'un côté, et, de l'autre, la ligne des marées de l'Atlantique et différents points particuliers, sont comme suit :

	Milles géographiques.
De San Francisco à New-York	3,390
do Boston	3,448
De Burrard-Inlet (C) à New-York, *viâ* ch. Canadien du Pacifique, R. V. X., J. et Montréal (K)...	3,241
do à Boston, *viâ* ch. Canadien du Pacifique, R. V. X. J., et Montréal (K)	3,197
à Montréal (K), *viâ* R. V. X.	2,862
do à Québec (M), *viâ* R. T. U. H. L.	2,880
do au Saguenay (N), *viâ* R. T. U. H.	2,774
do à Port Nelson (G), *viâ* R. T. U.	1,744
De Port Simpson (A) à Montréal (K), *viâ* la rivière de la Paix, U. W. Y. et J.	2,966
do à Montréal (K), *viâ* la rivière de la Paix, U. H. et J.	3,044
do à Québec (M), *viâ* la rivière de la Paix, U. H. et L...	3,088
do au Saguenay (N), *viâ* la rivière de la Paix, U. et H.	2,782
do à Port Nelson (G), *viâ* la rivière de la Paix, et U.	1,752

La traversée de l'Atlantique est computée comme suit :

	Milles marins.
De New-York à Liverpool	3,040
De Montréal à Liverpool, *viâ* St. Paul	2,990
do *viâ* Belle-Isle	2,790
De Québec à Liverpool, *viâ* St. Paul	2,845
do *viâ* Belle-Isle	2,645
Du Saguenay à Liverpool, *viâ* St. Paul	2,810
do *viâ* Belle-Isle	2,610
De Port Nelson à Liverpool	2,690

Ci-suit un tableau compilé d'après ce qui précède, dans lequel les distances par terre sont indiquées en milles géographiques, et par mer en milles marins ; les distances totales sont données en milles géographiques :

De Yokohama à Liverpool.	Océan Pacifique. — Milles marins.	Chemin de fer. — Milles géographiques.	Océan Atlantique. — Milles marins.	Total en mille géographiques.
Viâ San Francisco et New-York	4,470	3,390	3,040	12,038
Viâ Burrard Inlet (C), R. X. J. et Montréal (K) :				
par St. Paul	4,374	2,862	2,990	11,341
par Belle-Isle	4,374	2,862	2,790	11,111
Viâ Burrard Inlet (C), R. U. H. L. et Québec (M) :				
par St. Paul	4,374	2,880	2,845	11,193
par Belle-Isle	4,374	2,880	2,645	10,963
Viâ Esquimalt (F), B. O. X. J. et Montréal (K) :				
par St Paul	4,265	3,165	2,990	11,519
par Belle-Isle	4,265	3,165	2,790	11,289
Viâ Port Simpson (A), S. U. X. J. et Montréal (K) :				
par St. Paul	3,865	2,966	2,990	10,860
par Belle-Isle	3,865	2,966	2,790	10,630
Viâ Port Simpson (A) U. H. L. et Québec (M) :				
par St. Paul	3,865	2,888	2,845	10,615
par Belle-Isle	3,865	2,888	2,645	10,385
Viâ Port Simpson (A), U. H. et Saguenay (N) :				
par St. Paul	3,865	2,782	2,810	10,468
par Belle-Isle	3,865	2,782	2,610	10,238
De Port Simpson (A), U. à Port Nelson (G)		1,752		
De Port Nelson (G) à Liverpool			2,960	

Ce qui précède démontre l'importance du système de chemins de fer projeté par le Canada comme grandes voies de communication, et signale certains avantages que pourrait posséder le Saguenay sur le Saint-Laurent, en aval de Québec, et Port Nelson, sur la Baie d'Hudson. Les explorations seules peuvent démontrer si les parties de ces lignes que traversent des contrées inexplorées peuvent être construites; mais il paraîtrait, d'après les données qui précèdent, qu'un chemin de fer entre Port Simpson et le Saguenay, tel qu'indiqué par le tracé de la carte, établirait entre l'Europe et l'Asie une ligne de communication de 1,570 milles plus courte que celle de New-York et San Francisco. Le Saguenay n'aurait cet avantage que pendant la saison de la navigation seulement; en hiver, tout le trafic de cette région passerait par Québec, l'Intercolonial et Halifax.

Port Nelson ne peut guère être considéré comme un point objectif pour le commerce transcontinental; mais comme port de chargement pour les produits de l'intérieur pendant quelques mois de l'été, cet endroit peut avoir son importance.* Ceci est démontré à l'évidence par le fait qu'un endroit pris au cœur du district de Saskatchewan, serait, par la voie de Port Nelson, plus près de Liverpool que ne l'est Chicago par la voie de New-York. Un railway de Battleford, sur la Saskatchewan, à 557 milles ouest de la rivière Rouge, jusqu'à Port Nelson, serait d'environ 770 milles de longueur, tandis que Chicago est à environ 950 milles de New-York et que New-York est d'environ 80 milles plus éloigné de Liverpool que le Port Nelson.

On pourrait encore démontrer l'avantage de la position de Port Nelson relativement à la grande zone fertile s'étendant à l'est de la rivière de la Paix, et l'importance que pourrait avoir dans l'avenir un railway comme celui indiqué par le tracé de la carte, s'il devenait praticable de transporter des denrées en Angleterre par la voie de la Baie d'Hudson, même pendant une courte partie de l'année. Par cette route, le lac la Biche, situé sur le 112e méridien, au milieu d'un vaste district réputé d'une rare fertilité, serait, par le chemin projeté de Port Nelson, relativement plus près de Liverpool que Chicago.

---

* La rivière de Port Nelson, ou, comme on l'appelle aujourd'hui, la rivière Nelson, est l'issue, par laquelle s'écoulent les eaux de toutes les rivières et de tous les lacs renfermés dans le bassin du lac Winnipeg, s'étendant depuis les Montagnes-Rocheuses à l'ouest, jusqu'à une centaine de milles du lac Supérieur à l'est, et couvrant une étendue d'environ 360,000 milles carrés.

Port Nelson est environ 80 milles plus rapproché de Liverpool, *viâ* le détroit d'Hudson, que ne l'est New-York. Ce port est à l'embouchure d'un fleuve de premier ordre, roulant un volume d'eau double de celui des deux bras nord et sud de la Saskatchewan réunis, sur un lit incliné de 30 pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds sur une distance de quatre cents milles statutaires depuis l'endroit où il reçoit les eaux du lac Winnipeg jusqu'à la mer, où il arrive à travers une gorge des Laurentides.

Port Nelson est, de plus, relativement à la plus proche limite d'une vaste région fertile dans le Nord-Ouest d'une étendue de plus de deux cent millions d'acres, à peu près à la même distance que Québec l'est de Toronto.

Depuis plus de deux cents ans, de deux à cinq voiliers, en moyenne, venus d'Europe ou d'Amérique, souvent escortés de vaisseaux de guerre, ont annuellement visité Port Nelson ou d'autres ports de la baie d'Hudson, s'en retournant la même année avec des cargaisons, *viâ* le détroit d'Hudson, seule route praticable.

Vu le développement du Nord-Ouest, à quelque point de vue qu'on l'envisage, le temps est venu de se demander s'il ne serait pas possible d'établir une voie de communication sûre, rapide et économique entre Port Nelson et l'océan Atlantique. La question se pose d'elle-même, depuis que les explorations du gouvernement ont fait connaître les richesses agricoles et autres des vastes territoires du Nord-Ouest. L'idée se trouve aussi encouragée par les grands chatngements qui se sont faits durant les dernières années dans les procédés de l'industrie de la pêche au phoque, et qui démontrent que, manœuvrés par des gens habiles, des navires d'un fort tonnage, s'ils sont construits convenablement, peuvent parfaitemens se frayer un chemin à travers les glaces de la mer. L'utilité d'une pareille route se trouverait augmentée beaucoup par le développement d'une nouvelle industrie qui, grâce à la demande européenne de bestiaux, de même que de céréales, prend rapidement de l'importance et est devenue une nouvelle source de richesses pour les prairies de l'ouest et du sud-ouest des Etats-Unis.

L'établissement d'une voie de communication rapide et peu dispendieuse entre le Nord Ouest et l'Atlantique *viâ* le détroit d'Hudson, n'amènerait pas seulement la colonisation rapide du Manitoba, mais ouvrirait à l'émigration une contrée fertile de vingt fois l'étendue de cette province. Cette proximité d'un littoral qui lui est propre permettrait à cette contrée de faire elle-même le commerce de transport de ses propres produits.—*Témoignage du Professeur Hind, rendu devant un comité à la Chambre des Communes du Canada*, 1878.

ANNEXE K.

PERTES de vie dans les explorations, pendant les années 1871, 1872, 1873, 1874, 1875 1876, 1877 et 1878.

No.	Nom.	Date de la mort.	Observations.
		1871.	
1	Alexander Sinclair	7 août	Mort dans un incendie de forêt.
2	William Matheson	7 do	do
3	Sauvage, nom inconnu	7 do	do
4	do do	7 do	do
5	do do	7 do	do
6	do do	7 do	do
7	do do	7 do	do
		1872.	
8	do do	7 avril	Noyé dans la Thompson du Nord.
9	Arthur Hamilton	20 mai	do le lac Témiscamingue.
10	Edward J. C. Abbott	20 do	do do
11	George Knout	20 do	do do
12	George Rochette	20 do	do do
13	Frederick Chadwick	26 nov.	do le lac Huron.
14	William Caldwell	26 do	do do
15	T. D. Taylor	26 do	do do
16	Michael Clancy	13 do	Disparu à travers la glace.
		1873.	
17	Joseph Hughes	24 juillet	Noyé dans le lac au Poisson-Blanc.
18	Arthur Torrie	24 do	do do
19	Neil Patterson	24 do	do do
20	John P. Robson	2 oct.	Mort.
21	Nathaniel L. Price	30 déc.	do
		1874.	
22	Wm. Tappige	3 octobre	Noyé dans la rivière Fraser.
		1875.	
23	John Spence	29 sept.	do do aux Dalles.
24	Joe Paskall	29 do	do do do
25	*Thomas Robinson	4 novembre	Sombré avec le steamer *Pacific*.
26	*Edward Jaynes	4 do	do do
27	*Samuel Nicholson	4 do	do do
28	*John Tarbut	4 do	do do
29	*George Skippen	4 do	do do
30	*Richard Corcoran	4 do	do do
31	W. P. Scott	31 décembre	Mort.
		1876.	
32	John Dolan	25 juin	Noyé dans la Thompson du Nord.
33	Isaac Howch	19 juillet	do rivière au Saumon.
34	Samuel Londit	16 octobre	do chute de la Chaudière.
		1877.	
25	Robert McMillan	26 juin	Mort.
36	Louis Watters	19 novembre	Disparu à travers la glace sur le lac au Pin-Rouge.
37	F. G. Shibley	10 décembre	Mort.
		1878.	
38	Samuel Hazlewood	11 janvier	do

* Ces hommes avaient été congédiés quelques jours auparavant.

RÉPONSE

(20 k.)

A une ADRESSE DU SÉNAT, en date du 14 mars 1878, demandant copie de tous contrats, spécifications et soumissions pour la construction de maisons destinées aux ingénieurs de la branche du chemin de fer du Pacifique, entre Fort-William et Selkirk, avec un état indiquant les journaux dans lesquels les annonces ou avis ont été insérés, le nombre des insertions, le coût de chaque maison et sa distance du terminus oriental, les noms des entrepreneurs et de ceux qui ont fait des démarches pour obtenir des contrats, le nombre de maisons construites jusqu'à présent, les sommes payées à chaque entrepreneur sur chaque contrat, et le nombre de ces maisons qui ont été détruites par le feu.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 2 mai 1878.

SACHEZ TOUS par ces présentes que nous, D. D. VanNorman, magistrat stipendiaire et Moses Street, marchand, du village de Prince-Arthur's-Landing, nous nous sommes strictement obligés envers Samuel Hazlewood, ingénieur de section sur le chemin de fer canadien du Pacifique, à payer au dit Samuel Hazlewood, ou à son fondé de pouvoir, ses exécuteurs, administrateurs et ayants-cause, une somme pénale de trois mille piastres, monnaie légale du Canada, laquelle somme nous nous obligeons strictement et à toujours, par ces présentes, nous, nos hoirs, exécuteurs et administrateurs, à payer bien et dûment.

Scellé de nos sceaux ce 6e jour de septembre 1875.

La condition de ce cautionnement ou obligation est que si les entrepreneurs, Oliver, Davidson et Cie, remplissent les conditions de leur contrat ci-annexé, et exécutent les ouvrages y mentionnés conformément aux plans et devis ci-joints, de la manière et dans les délais spécifiés, en ce cas la présente obligation sera nulle; au cas contraire, elle aura sa pleine vigueur et vertu.

D. D. VANNORMAN, [L..S]
MOSES STREET, [L.S.]

Signé, scellé et délivré en présence de }

FRÉDÉRIC DUGGAN.

Qu'il soit notoire que, le sixième jour de septembre A. D. 1875, le marché suivant a été passé entre Adam Oliver, Joseph Davidson et Peter Johnston Brown, faisant commerce en société sous les nom et raison " Oliver, Davidson and Co." à Prince-Arthur's-Landing, d'une part, et Samuel Hazlewood, inspecteur de section du chemin de fer du Pacifique du Canada, en sa qualité d'agent du département des Travaux Publics, d'autre part :

Les dits Oliver, Davidson et Cie. en considération de ce que dessous, s'obligent pour eux, leurs exécuteurs et administrateurs, envers le dit Samuel Hazlewood, en sa qualité d'agent comme susdit, ses hoirs, exécuteurs, administrateurs et ayants-cause, à élever, bâtir et parachever d'ici au vingtième jour de juin mil huit cent soixante et seize, une maison avec dépendances dans de bonnes conditions de main d'œuvre et de solidité, suivant les devis, plans et dessins ci-annexés, conformément aux conditions et termes des présentes—et d'exécuter ces ouvrages d'une manière entière et parfaite en employant des matériaux de première qualité des diverses espèces, et en fournissant les articles non spécialement mentionnés ou décrits aux plans et devis, mais ordinairement jugés nécessaires pour l'achèvement d'une maison de cette classe. Et nous nous obligeons de plus à accepter la décision du dit Samuel Hazlewood sur tous points qui pourraient être contestés, et à la regarder comme finale.

Ce marché est fait moyennant la somme de trois mille piastres, argent légal du Canada, que le dit Samuel Hazlewood en sa dite qualité d'agent, promet et convient de payer ou faire payer bien et dûment aux dits Oliver, Davidson et Cie comme suit, savoir : vingt-cinq pour cent lorsque les planchers et le toit seront posés ; vingt-cinq pour cent, lorsque le plâtrage sera achevé ; vingt-cinq pour cent, lors de la livraison des lieux, et la balance dans deux mois à compter de la dite livraison ; et pour le cas où les dites maisons seraient inachevées le dit vingtième jour de juin, les entrepreneurs auront à payer pour chaque semaine de retard à compter du dit jour une somme de cinquante piastres de dommages-intérêts ; et pour assurer l'accomplissement de toutes et chacune les conditions et stipulations ci-dessus, les dits Oliver, Davidson et Cie s'obligent par les présentes jusqu'à concurrence d'une somme pénale de mille piastres.

En foi de quoi, les parties ont apposé au présent marché leurs seings et sceaux

SAM. HAZLEWOOD [L.S.]
OLIVER, DAVIDSON ET CIE [L.S.]

Signé, scellé et délivré en présence de

FRÉDÉRIC DUGGAN.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 8 avril 1878.

Mémoire.

Coût de la maison de l'ingénieur de section, au fort William, lac Supérieur :

Somme portée au contrat	$3,000 00
Dépendances, écuries, clôtures, etc	1,207 00
Total	$4,207 00

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
DISTRICT DE PRINCE-ARTHUR,
P.-A.-LANDING, 3 juin 1875.

Marché pour la construction d'une maison destinée aux ingénieurs du chemin, qui devra être bâtie sur la route dans le voisinage du pont de la Kaministiquia.

Moyennant la somme de seize cent piastres ($1600) qui me sera payée par le département des Travaux Publics du Canada, de la manière suivante, savoir: vingt-cinq pour cent lorsque les solives du plancher du second étage seront posées; vingt-cinq pour cent lorsque le toit sera posé; vingt pour cent lors de la livraison des lieux, et la balance dans trois mois à compter de la dite livraison;

Je m'engage à exécuter tous les ouvrages décrits aux devis ci-joints, et marqués sur les dessins y annexés, conformément aux conditions ci-exprimées, et à terminer les dits ouvrages le ou avant le premier jour d'août prochain (1875).

Et pour le cas où la dite maison serait inachevée le dit jour, je m'oblige à payer pour chaque semaine de retard à compter du dit jour une somme de vingt piastres de dommages-intérêts. Je m'oblige en outre à exécuter ces ouvrages d'une manière entière et parfaite, en employant des matériaux de première qualité des diverses espèces et en fournissant les articles non spécialement mentionnés ou décrits aux plans et devis, mais ordinairement jugés nécessaires pour l'achèvement d'une maison de cette classe. Et je m'oblige à accepter la décision de l'ingénieur sur tous points qui pourraient être contestés, et à la regarder comme finale.

En foi de quoi, j'ai apposé au présent marché mes seing et sceau à Prince-Arthur's-Landing, lac Supérieur, ce 3e jour de juin en l'an de Notre Seigneur mil huit cent soixante et quinze (1875).

MOSES CHARETTE [L.S.]

Caution: W. STREET [L.S.]

Signé, scellé et délivré en présence de

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF.
OTTAWA, 21 juin 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre de M. Marcus Smith écrite de Prince-Arthur's-Landing à la date du 11 du courant, laquelle est relative aux maisons en voie de construction pour les ingénieurs sur la ligne du chemin de fer à l'ouest de la rivière Sunshine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. B. SMELLIE,
Agissant en l'absence et au nom de l'ingénieur en chef.

F. BRAUN, écr., secrétaire,
Travaux Publics.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING,
11 juin 1877.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli un certificat en double de M. Hazlewood, l'ingénieur préposé à cette section, pour la somme de $7,106.75, destinée à payer quatre maisons pour les ingénieurs, construites sur la ligne du chemin de fer, en vertu du contrat passé avec MM. Lemay et Blair en date du 10 janvier 1877. Vous trouverez une copie de ce contrat dans une case de mon secrétaire, étiquetée

"Prince-Arthur-District"; si cette copie n'est pas là, elle doit être parmi les papiers de M. Fleming. Vous trouverez aussi un compte supplémentaire s'élevant à la somme de de $616 50, pour pilotis de fondations et autres travaux non compris dans le contrat. M. Hazlewood a adjugé ce contrat sur l'autorisation d'une lettre de M. Fleming, datée le 6 mai 1875, dont je vous transmets copie avec une liste des soumissions reçues par M. Hazlewood, en réponse à des annonces publiées par voie d'avis à la main et de placards. Copies des soumissions et des annonces se trouve aussi dans mon secrétaire.

M. Hazlewood dit que des maisons et des baraques ont été construites précédemment en vertu de semblable autorisation. Le 15 novembre 1876, je lui écrivis pour lui transmettre copie de la lettre adressée, le 14 novembre 1876, à M. Bethune par le secrétaire des Travaux Publics, M. Braun. Copie de cette lettre est ci-jointe. En décembre, je reçus copie des avis à la main portant demande de soumissions. Aussitôt, c'est-à-dire le 28, j'écrivis à M. Hazlewood pour appeler son intention sur la lettre du secrétaire du 14 novembre. et pour lui dire de transmettre au département des Travaux Publics toutes les soumissions qu'il recevrait et aussi copie des plans et devis des maisons à construire. Il dit que ces lettres ayant été écrites après la clôture de la navigation sur les lacs, il ne les a reçues qu'après avoir adjugé le contrat à la société dont la soumission était la plus basse, et qui, jusqu'à présent, a exécuté son entreprise d'une manière satisfaisante.

Les maisons comprises dans ce contrat sont situées aux stations suivantes :

Buda	39½	milles du Fort-William.
Nordland	50½	" "
Linköping	60	" "
Port-Savane	71	" "
Upsala	80½	" "
Carlstadt	89½	" "
Rivière du Pont	98½	" "
Rivière des Anglais	112	" "

Le certificat ci-inclus est pour les ouvrages faits aux maisons des quatre premières stations; ces maisons sont tellement avancées qu'il vaut mieux, à mon avis, que les entrepreneurs les achèvent sans retard. Les quatre dernières maisons, à l'ouest de Port-Savane, ne sont pas encore commencées, mais des matériaux ont été transportés sur les lieux, y compris portes, fenêtres, ferrures, etc.; c'est à Carlstadt qu'il y a plus de matériaux. Ceux déposés à Upsala ont été consumés par un incendie pris dans les boi , et la maison achevée à Buda a été détruite par la même cause. Je doute fort qu'il soit à propos ou économique de construire de telles maisons si longtemps avant que le chemin soit ouvert au trafic. On a eu en vue d'épargner par là la construction de baraques pour le logement du personnel des ingénieurs pendant l'exécution des travaux de la voie. Nous voyons que les maisons sont exposées aux incendies ; elles ne seront d'ailleurs occupées que pendant à peu près une année, au cours des travaux, les ingénieurs ayant à se porter en avant, à mesure que la ligne avancera. Ces maisons devront alors être confiées à des gardiens salariés, et même, après l'ouverture de la ligne au trafic, il arrivera probablement que quelques-unes seront, pendant des années, inutiles comme stations, car, dans la région difficile qui s'étend de Savane au Portage du Rat, il n'y a que très-peu de terres propres à la colonisation.

Je pense que, pendant les travaux, il vaudrait mieux se borner à faire bâtir des maisons à certains endroits commodes par leur situation centrale pour le dépôt de matériaux et d'approvisionnements, comme Savanne, la rivière aux Anglais, le Portage du Rat, etc., et faire construire des baraques pour les ingénieurs dans les autres lieux où ils auront à s'arrêter. Ces baraques ne devraient pas coûter plus de $500 à $700 par station, et elles pourraient servir comme étables ou comme hangars après que la ligne sera achevée. L'entretien et la garde des maisons, après le départ des ingénieurs, plus les frais nécessaires pour les approprier à servir de dépôts, iraient, je pense, au-delà de cette somme. Si le département partage cette manière de voir, il

devra donner ordre qu'on ne procède pas à bâtir les quatre dernières maisons à l'ouest de Savane, et payer aux entrepreneurs la valeur des matériaux apportés sur les lieux. Il faudrait peut-être faire exception pour la station de la rivière aux Anglais; cette station sera importante, et il y faudra une remise à locomotives. Veuillez porter ce sujet à la connaissance du ministre et transmettre des instructions à M. Hazlewood.

J'ai l'honneur d'être,

MARCUS SMITH

W. B. SMELLIE, écr.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

A LEMAY ET BLAIR, Dt.

Maisons destinées aux ingénieurs.

1877			
Avril	—Pour construction d'une maison, etc., (travaux terminés) à la station de Buda. Prix du contrat $2,137, moins retenue de 25 pour cent, tel que stipulé au contrat..	$1,602 75	
	Pour plate-forme, prix du contrat $389, moins retenue de 25 pour cent, tel que stipulé au contrat........	291 75	
			$1,894 50
	Pour construction d'une maison, etc., (travaux terminés) à la station de Nordland. Prix du contrat $2,205, moins retenue de 25 pour cent, tel que stipulé au contrat..	1,653 75	
	Pour plate-forme : prix du contrat $389, moins retenue de 25 pour cent..	291 75	
			1,945 50
Mai	—Pour construction d'une maison, etc., (travaux aux trois quarts faits), à la station de Linkoping. Prix du contrat $2,330, montant alloué...........	1,747 50	
	Pour plate-forme : prix du contrat $389; moins retenue de 25 pour cent..	291 75	
			2,039 25
	Pour construction d'une maison, etc., (moitié des travaux faits), à la station de Port-Savane. Prix du contrat $2,455, montant alloué..........................		1,227 50
			$7,106 75

Certifié,

Approuvé, SAMUEL HAZLEWOOD,

W. B. SMELLIE,

Agissant au nom et en l'absence de l'ingénieur en chef.

Compte de travaux et fournitures supplémentaires pour ces mêmes maisons. Contrat No. 25 ; LeMay et Blair, entrepreneurs.

Station de Buda :

Une poutre 8 pouces x 10, 36 pieds de long, à 25 cents du pied	$ 9 00	
Deux portes, 2 pieds 8 pouces x 6 pieds 8 pouces à $7 la pièce.	14 00	
Une trappe pour grenier, 2 pieds 5 pouces x 3 pieds 8 pouces.	4 00	
Changement dans les fenêtres de la cave	5 00	
Tablettes : 50 pieds de planches...........................	4 00	
Pratiquer ouverture pour un poêle..........................	2 00	
		$ 38 00

Station de Nordland :

41 pilotis, 25 pieds de long, à 30 cts. du pied......	307 50	
Une pièce de bois 10 pouces x 10 pouces, 36 pieds de long, à 25 cts. du pied....................	9 00	
Deux portes, 2 pieds 8 pouces x 6 pieds 8 pouces, à $7 la pièce	14 00	
Une porte, 2 pieds 5 pouces x 3 pieds 8 pouces pour grenier.	4 00	
Pratiquer ouverture pour un poële................................ ...	2 00	
	336 50	
Moins valeur des pilotis non employés, 215 pieds à 20 cts.......	43 00	
		293 50

Station de Linkoping :

Une pièce de bois, 10 pouces x 10 pouces, 36 pieds de long, à 25 cts.....................	9 00	
Quatre jours de travail pour déblayer l'emplacement de la station..	8 00	
Deux portes, 2 pieds 8 pouces x 6 pieds 8 pouces, à $7 la pièce..	14 00	
Une porte, 2 pieds 5 pouces x 3 pieds 8 pouces pour grenier.	4 00	
Pratiquer ouverture pour poële..	2 00	
		37 00

Station de Port-Savane :

41 pilotis, 20 pieds de long, à 36 cts. du pied................	246 00	
Une pièce de bois, 10 pouces x 10 pouces, 36 pieds de long, à 25 cts...	9 00	
8 jours de travail pour déblayer l'emplacement de la station.	16 00	
Deux portes, 2 pieds 8 pouces x 6 pieds 8 pouces, à $7 la pièce..	14 00	
Une porte, 2 pieds 5 pouces x 3 pieds 8 pouces, pour grenier.	4 00	
Pratiquer ouverture pour un poële..............................	2 00	
	291 00	
Moins valeur des pilotis non employés, 215 pieds linéaires à 20 cts..	43 00	
		248 00
Total..		$616 50

Certifié,

SAMUEL HAZLEWOOD.

Approuvé,

W. B. Smellie,

Agissant au nom et en l'absence de l'ingénieur en chef.

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef,
Ottawa, 6 mai 1875.

Mon cher monsieur,—Relativement à la construction de maisons destinées aux ingénieurs, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique, le département autorise l'ingénieur préposé à passer contrat pour la construction des bâtiments nécessaires; l'ingénieur aura soin de le faire aux conditions les plus avantageuses pour le gouvernement, et il devra transmettre au bureau principal copie de chacun des contrats.

Tout à vous,

SANDFORD FLEMING.

Samuel Hazlewood, écr.,
Ottawa.

OTTAWA, 28 décembre 1876.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu par la malle un avis à la main imprimé demandant des soumissions, recevables jusqu'au lundi, 8 janvier 1877, pour la construction de huit maisons destinées au service des ingénieurs, d'appentis, plateformes, etc., sur la section du chemin de fer comprise entre Fort-William et la Rivière aux Anglais. Cet avis, daté du 18 novembre 1876, paraît avoir été publié par vous en votre qualité d'ingénieur de district. J'ignore en vertu de quelle autorité vous avez demandé ces soumissions, et l'assistant-ministre me prie d'appeler votre attention sur la lettre du secrétaire, en date du 14 novembre 1876, copie de laquelle vous a été transmise dans ma lettre du 15 novembre 1876. Le secrétaire, dans sa dite lettre, s'exprime clairement comme suit : " Il est désirable que les travaux de construction qui se rattachent aux chemins de fer soient approuvés par le département avant qu'on ne fasse aucune dépense pour ces travaux."

Conformément à ces instructions, je vous prie de me transmettre par la malle toutes les soumissions qui vous seront parvenues le 8 janvier, pour la construction des ouvrages mentionnés dans l'avis, avec aussi copie des plans et devis, etc., etc., afin que le tout soit soumis au département avant qu'il ne soit passé de contrats.

Sincèrement à vous,

MARCUS SMITH,
Faisant fonctions d'ingénieur en chef.

SAMUEL HAZLEWOOD,
Prince-Arthur's-Landing.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le soussigné recevra des soumissions jusqu'à l'heure de midi, le lundi 8 janvier 1877, pour la construction de huit maisons destinées au service des ingénieurs, y compris appentis, plates-formes, etc., sur la ligne du chemin de fer, aux endroits suivants:

1ère	maison à	Buda, 39½	milles	à l'ouest de	l'emplacement de ville.
2e	"	Nordland, 50½	"	"	"
3e	"	Linkoping, 60	"	"	"
4e	"	Port-Savane, 71	"	"	"
5e	"	Upsala, 80½	"	"	"
6e	"	Carlstadt, 89	"	"	"
7e	"	Rivière du Pont, 98½	"	"	"
8e	"	Riv. aux Anglais, 112	"	"	"

On pourra examiner au bureau de l'ingénieur, à Prince-Arthur's-Landing, les plans et devis et la formule du contrat, à compter du 8 décembre 1876.

L'entrepreneur sera tenu de faire sur le montant de l'adjudication un dépôt de cinq pour cent comme garantie de la due exécution du contrat; le dit dépôt sera fait ici à la Banque d'Ontario, au crédit du ministre des Travaux Publics.

On est actuellement à pratiquer un chemin pour les sleighs, de la Sunshine à la Rivière aux Anglais, le long de la ligne du chemin de fer.

SAMUEL HAZLEWOOD.
Ingénieur de section.

Bureau du chemin de fer
canadien du Pacifique,
Prince-Arthur's-Landing,
28 novembre 1876.

OTTAWA, 14 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre de vous informer qu'il ne doit pas se faire de dépenses pour des travaux se rattachant à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la section Prince-Arthur, sans que ce département ait préalablement autorisé ces dépenses.

Cependant, dans les cas où la dépense est minime, et lorsque le retard occasionné par un renvoi à ce département donnerait lieu à de graves inconvénients, vous pourrez, sur le certificat de l'ingénieur de section, payer les comptes qui vous seront présentés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

ANGUS BETHUNE, écr.,
Fournisseur pour le gouvernement, etc., etc.,
Prince-Arthur's-Landing.

ETAT des soumissions reçues pour la construction des maisons des ingénieurs.

Noms des soumissionnaires.	Buda.			Nordland.			Linkoping.			Port Savanne.			Upsala.			Carlstadt.			Rivière du Pont.			Rivière des Anglais.			Somme totale.
	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	En pièces sur pièces.	En charpente.	Plate-forme.	$
Purcell et Ryan	2738	2738	200	2738	2738	200	2738	2738	200	2738	2738	200	2738	2738	200	2738	2738	200	2738	2738	200	2738	2738	200	23,504
John McLaurin	2450	......	300	2550	......	350	2625	......	350	2700	......	350	2800	......	350	2900	......	350	3000	......	350	3100	......	350	24,875
Cheverette et Belanger	2400	2400	250	2700	2600	260	2700	2600	260	2700	2600	270	3000	2900	280	3300	3200	300	3600	3500	320	3900	3800	340	26,580
* W. P. Farrell	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	25,200
A. Stevenson	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	2550	......	230	2700	......	240	3000	......	250	3300	..	260	} 26,720
Oliver, Davidson et Cie	2500	......	230	2700	......	240	3000	......	250	3300	......	260	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	}
E. F. LeMay et Blair	2137	2250	389	2205	2300	389	2330	2525	389	2455	2550	389	2580	2675	389	2705	2800	389	2880	3000	389	3005	3100	389	23,409
Peter McKellar	1950	......	400	2450	......	400	2950	......	400	3100	......	400	3200	......	400	3200	......	400	3250	......	400	3350	......	400	26,650
Niel Shaw	2800	3000	250	3000	......	255	3100	......	260	3300	......	275	3500	......	285	3800	......	285	4000	......	300	4200	......	310	29,920

* Offre reçue par télégramme : $2,600 à $3,200 par maison, proportionnellement ; plates formes, $250 pièce.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Soumissions pour la construction de maisons destinées aux ingénieurs.

(Acceptées.)

Les soussignés offrent de fournir tout ce qui sera nécessaire en matériaux, équipage et main-d'œuvre pour bâtir et achever, à l'entière satisfaction de l'ingénieur de section, les maisons mentionnées ci-dessous, destinées à l'usage des ingénieurs, les dites maisons devant être en pièces sur pièces suivant la description du devis, ou en charpente losengée (baloon frame), suivant la note contenue au devis; aussi pour construire une plate-forme en face de chaque maison, aux prix respectifs ci-dessous indiqués, savoir :

Situation des maisons.	En pièces sur pièces.	En charpente losengée.	Prix des plates-formes.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Buda	2,137 00	2,250 00	389 00
Nordland	2,205 00	2,300 00	389 00
Linkoping	2,330 00	2,425 00	389 00
Port Savanne	2,455 00	2,550 00	389 00
Upsala	2,580 00	2,675 00	389 00
Carlstadt	2,705 00	2,800 00	389 00
Rivière du Pont	2,880 00	3,000 00	389 00
Rivière des Anglais	3,005 00	3,100 00	389 00

Si la présente soumission est acceptée, nous nous obligeons à passer contrat pour la due et entière exécution des travaux et de toute partie d'iceux, et à nous conformer à la 33e clause du devis relative au dépôt de deniers. Et comme garantie de l'accomplissement du contrat et de toutes ses conditions, nous offrons le nom de la personne qui signe comme caution à la présente soumission.

Signatures et lieux de résidence des soumissionnaires.

EDWARD F. LEMAY.
Faribault, Min.

WM. BLAIR,
Minneapolis, Min..

Signature et lieu de résidence de la caution: ARTHUR CLARKE,
Prince-Arthur's,-Landing.

Fait à Prince-Arthur's-Landing, ce 8 janvier 1877.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

OTTAWA, 10 juillet, 1877,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le département des Travaux Publics approuve le rapport de M. Marcus Smith, recommandant de ne point procéder à la construction des maisons pour les ingénieurs, sur la ligne du chemin de fer, à l'ouest de Port-Savane, et vous voudrez bien notifier les entrepreneurs de cette décision.

Je dois vous demander de transmettre, aussitôt qu'il vous sera possible, une estimation de la valeur des matériaux délivrés pour ces maisons, et vous donner instruction de placer ces matériaux en lieux sûrs contre le feu.

Sincèrement à vous,

(Signé) W. B. SMELLIE,
Au nom et en l'absence de l'ingénieur en chef.

SAMUEL HAZLEWOOD, écr.,
Prince-Arthur's-Landing.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Estimation finale.

Maisons construites pour les ingénieurs, et matériaux délivrés sur la ligne par Lemay et Blair, entrepreneurs.

A Buda, 39½ *milles.*		
Prix du contrat	$2,137 00	
Ouvrages supplémentaires	38 00	
Plate-forme	389 00	
		$2,564 00
A Nordland, 50½ *milles.*		
Prix du contrat	2,205 00	
Ouvrages supplémentaires	293 50	
Plate-forme	389 00	
		2,887 50
A Linkoping, 60 *milles.*		
Prix du contrat	2,330 00	
Ouvrages supplémentaires	37 00	
Plate-forme	389 00	
		2,756 00
A Port-Savanne, 70½ *milles.*		
Prix du contrat	2,455 00	
Ouvrages supplémentaires	248 00	
Plate-forme	389 00	
		3092 00
Ouvrage fait à maison d'*Upsala*	400 97	
Matériaux délivrés aux autres endroits	5,615 16	
Provisions, équipage de camp	414 82	
		6,430 95
Total		$17,730 45

OTTAWA, 22 mars 1878.

(*Mémoire*)

Relativement à l'adresse du Sénat du 14 courant, demandant certains renseignements au sujet des maisons construites pour les ingénieurs sur la ligne du chemin de fer du Pacifique entre Fort-William et Selkirk,

J'ai l'honneur de dire que les maisons situées entre Kéwatin et Selkirk ont été construites sous ma surveillance générale. Les papiers qui se rapportent à l'entreprise sont à mon bureau, à Winnipeg. Je ne pourrai donc point fournir les détails demandés avant d'être retourné là.

(Signé) JAMES H. ROWAN,
Ingénieur de section.

RÉPONSE

(No. 20 L)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 24 avril 1878, demandant copie du rapport de l'exploration faite par M. Bell, I.C., au sujet de la localisation de la route du chemin de fer Canadien du Pacifique, de Népigon à la jonction avec l'embranchement de la baie du Tonnerre ou Kaministaquia du dit chemin de fer.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 3 mai 1878.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
OTTAWA, octobre 1876.

MONSIEUR,—Ayant reçu instruction de l'ingénieur en chef de faire une exploration de la contrée entre la rivière Népigon, à la tête du lac Supérieur, et le chemin de fer maintenant en voie de construction de la baie du Tonnerre dans la direction du lac des Mille Lacs, dans le but de découvrir la route la plus courte et la plus directe pour le commerce, j'ai maintenant l'honneur de vous faire rappport que j'ai fait ce service avec des résultats qui seront, je crois, satisfaisants.

L'ingénieur en chef m'a exprimé le désir d'essayer de trouver cette route au nord du lac du Chien, lac qui couvre une superficie d'environ vingt milles de la région située entre le chemin de fer maintenant en voie de construction et Népigon, car on pourrait ainsi, comparaison faite avec la route la plus courte, raccourcir le trajet d'environ vingt-cinq milles, tout en ayant à construire seulement environ dix milles de plus de chemin de fer.

Je me suis donc spécialement occupé de la route au nord du lac du Chien, et le résultat de mes démarches m'a convaincu qu'il était inutile d'en chercher une autre.

Durant toute cette exploration, j'ai tenu avec soin note du temps qu'il m'a fallu prendre pour traverser les différentes parties du pays et des directions magnétiques que j'ai suivies. Ces notes, jointes à une carte dressée dans le bureau ici et indiquant le lac du Chien et la rivière du Chien, m'ont permis de préparer une carte assez exacte, que je soumets avec les présentes. J'ai aussi tenu note des nombreuses observations faites à l'aide d'un baromètre, par lesquelles, à l'aide des observations faites au moyen d'un baromètre fixe tenu dans le bureau de l'ingénieur à Prince Arthur's Landing, j'ai pu faire un profil indiquant toutes les élévations et dépressions du sol de quelque importance sur la ligne parcourue.

Les lignes en rouge sur la carte représentent la ligne réellement parcourue ou suivie, et le profil indique les élévations sur cette ligne. Les lignes pointillées sur le plan indiquent la position où l'on peut trouver, je crois, une route favorable et de construction facile au moyen d'une exploration régulière. Il n'y a pas d'endroits qui offrent, je crois, d'obstacles sérieux, sauf entre les quinzième et vingtième milles, où la ligne traversera la rivière de l'Esturgeon Noir et l'un de ses affluents. Cet affluent se jette avec rapidité dans la rivière, de sorte qu'en le traversant aussi loin que possible, sa profondeur au-dessous des niveaux du chemin de fer sera considérablement réduite. Sa profondeur serait encore considérable, mais l'abord du passage peut être de beaucoup réduit en prenant le bon versant de la côte. La rivière de l'Esturgeon Noir est basse et a un cours lent; de sorte qu'en la remontant la profondeur entre le niveau du chemin de fer et la rivière ne serait pas beaucoup diminuée, mais elle le serait beaucoup par un allongement résultant de l'abord du passage, tel qu'il appert du plan. A l'endroit du passage, indiqué par la ligne marquée de points, la tranchée profonde indiqué sur le profil serait considérablement réduite. On a constaté par un niveau que l'on pourrait obtenir tout au plus l'élévation indiquée par la ligne marquée de points sur le profil.

Du cinquante-neuvième mille, je me dirigeai au sud du lac du Chien, dans le but d'obtenir des approvisionnements, que j'avais commandés à cet endroit; mais avant de quitter la route principale, je constatai par un examen personnel que depuis un lac un peu au nord du cinquante-neuvième mille une vallée s'étend dans la bonne direction et peut être traversée sur un parcours de plusieurs milles, de façon qu'on n'éprouvera pas de difficulté à obtenir une ligne à l'ouest semblable à celle du sud, indiquée sur le profil.

On peut facilement éviter les collines situées entre les quatre-vingtième et quatre-vingt-treizième milles, car une vallée s'étend du quatre-vingt-sixième au quatre-vingt-treizième mille.

Quatre grands ponts seulement seront nécessaires—deux avec deux volées de 100 pieds et deux avec une volée de 100 pieds.

Ces ponts devront tout probablement être assis sur des fondations artificielles. Pour les autres ponts il ne faudra pas des volées de plus de 20 pieds.

Une grande partie des tranchées devra être pratiquée dans le roc. La plus grande partie du déblai se composera de granit, quoique à certains endroits on rencontre de l'ardoise rougeâtre.

La contrée paraît très peu propre à la culture jusqu'au seizième mille; mais près du lac du Chien, et à l'ouest, il semble y avoir de grandes étendues de belle terre.

Le bois se compose principalement d'épinette blanche sur la moitié est de la ligne, et de pin gris et de tremble sur la partie ouest; mais tous les arbres sont chétifs et de petite taille. Nous n'avons vu que quelques pins blancs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

LEONARD G. BELL.

Marcus Smith, écr.

(20 m.)

RÉPONSE

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 9 mars 1877 ;—Demandant copie de toutes instructions à M. Fleming, ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, au sujet de certaines questions soumises par l'entremise du Bureau Colonial, à des officiers de la marine et autres, relatives à certains havres dans la Colombie-Britannique, et à un emplacement pour le terminus de la route sur la côte du Pacifique.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 18 février 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

(21 A.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 15 février 1877;— Demandant un état détaillé de tous les paiements faits, en sus de leur salaire, à tout officier général ou du département du chemin de fer Intercolonial pendant l'année 1876.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 12 février 1878.

(21 B.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 15 février 1877;— Demandant un état de la quantité d'ouvrage fait pour élargir l'aqueduc du chemin de fer à Moncton en 1876, avec détails des dépenses y relatives.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 11 février 1878.

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées*)

(21 c.)

RÉPONSE

A un Ordre de la Chambre des Communes, daté du 19 mars 1877;—Demandant un état indiquant les sommes d'argent payées à C. J. Brydges pendant l'année expirée le 30 juin 1876, en mentionnant le montant de ses appointements pendant que se construisait le chemin de fer Intercolonial, ainsi que ses appointements pendant qu'il en était l'administrateur ; et aussi les dépenses de ses bureaux à Montréal, Ottawa et Moncton, avec en outre ses frais de route pendant la même période.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat.

Ottawa, 14 février 1878.

(21 d.)

RÉPONSE

A un Ordre de la Chambre des Communes, daté du 26 mars 1877;—Demandant copies de la correspondance entre M. James Niven, de Newcastle, Miramichi, N.-B., et ses solliciteurs, et les officiers du chemin de fer Intercolonial et le gouvernement, relativement à cinq animaux qui ont été tués par l'un des convois du dit chemin de fer, le 23 février dernier, et qui appartenaient au dit James Niven ; aussi, un état de la part des officiers du chemin de fer relativement à la distance de la station de Miramichi d'où le convoi était parti, à l'endroit où l'accident a eu lieu, montrant si cette ligne est ou n'est pas une ligne directe, quand le conducteur du dit convoi vit d'abord les animaux sur les lisses, et si avec de la précaution ordinaire, il n'aurait pas pu éviter l'accident.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

Ottawa, 11 février 1877.

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées*)

(21 E)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 février 1877 ;—demandant un état fait de manière à indiquer pour chaque mois des deux années expirées le 31 décembre 1876, les détails suivants concernant le fonctionnement et l'administration du chemin de fer Intercolonial :

1. Le nombre de milles parcourus par les locomotives dans chaque service, savoir : les convois ordinaires de voyageurs, les convois spéciaux de voyageurs, les convois pour le transport des marchandises, les convois mixtes et les convois de travailleurs, avec le nombre de milles parcourus par chaque espèce de chars employés dans chaque service.
2. Le montant total des frais d'exploitation sans réduction aucune, calculés d'après la classification générale des comptes du chemin de fer.
3. Les particularités concernant tous les prix exigés pour l'usage des locomotives et des chars, ainsi que pour le transport des marchandises sur le chemin de fer, et portés au débit des divers services et déduits des frais d'exploitation de la ligne. Ces particularités devront indiquer les réductions telles qu'opérées sur chaque subdivision des dépenses, et à quel service telles réductions ont été portées.
4. Les moyennes, avec détails, réalisées avant et après que telles réductions ont été faites.
5. Un état fournissant des informations complètes et détaillées concernant les convois spéciaux pour le transport des voyageurs et des officiers du chemin de fer qui ont été employés sur la ligne depuis le 1er juillet 1875 jusqu'au 31 décembre 1876,—cet état devant indiquer le point de départ et d'arrivée de chaque tel convoi, avec la date de tel départ et arrivée, la distance parcourue, les noms des conducteurs et du mécanicien chargés de tels convois, la raison pour laquelle tous tels convois ont été dépêchés, le montant reçu pour tout tel service et les dépenses s'y rattachant.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 14 février 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

(21 F)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 février 1877 ;—Demandant un état montrant :

1. La dimension et le coût originel, non compris l'appareil de chauffage de la bâtisse en brique de Moncton, connue sous le nom de Bureaux Généraux du chemin de fer Intercolonial :
2. La dimension et le coût des additions faites à cette bâtisse.
3. Le coût originel de l'appareil de chauffage et de toutes additions faites durant l'année 1876.
4. Un plan de chacun des quatre planchers de la dite bâtisse telle que présentement construite, expliquant l'usage auquel chacune des chambres est destinée.
5. L'autorisation du parlement pour ces diverses dépenses.
6. Les noms de toutes les personnes qui peuvent avoir été employées comme inspecteurs, chauffeurs, surveillants du dit ouvrage, le temps qui a été payé à chacun d'eux, ainsi que le montant de leur salaire. Dans le cas où l'ouvrage aura été fait sous contrat, l'état devra le démontrer ainsi que la date et le montant du contrat et le nom du contracteur.

Le dit état devra donner les détails du coût aussi bien que le montant dépensé dans chaque cas, ainsi que la manière dont ces dépenses ont été classifiées.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 14 février 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

(21 G)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1877;—Demandant un état renfermant les renseignements à l'égard de la construction, l'année dernière, d'un égoût collecteur en brique sur le terrain de la station du chemin de fer Intercolonial à Moncton.

1. L'autorité parlementaire en vertu de laquelle cette dépense a été faite.
2. Le plan indiquant la localité, les dimensions et l'étendue de cet égoût et les constructions qu'il égoutte.
3. Le nombre de verges cubes d'excavation dans la terre et le roc; le nombre de jours de travail et les frais encourus pour ces excavations; la quantité de pierre, briques, chaux et ciment employés, et le prix qu'ils ont coûté dans la localité où ils ont été reçus; le montant payé ou accordé pour le transport; le nombre de jours de main-d'œuvre et les frais encourus par les travaux en briques et en pierre; la quantité de matériaux employés pour couvrir l'égoût, ainsi que le nombre de jours de main-d'œuvre et les frais encourus par cet ouvrage.
4. Le détail de tous les autres deniers portés au crédit de l'égoût collecteur.
5. Le prix total de l'égoût collecteur.
6. Les noms des personnes de qui chaque lot de ces matériaux a été acheté, la localité d'où ils proviennent, et les deniers payés à chaque personne, avec la date du paiement.
7. L'état demandé devra indiquer comment les frais se rapportant à l'égoût collecteur ont été classifiés et inscrits dans les comptes publics.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 27 avril 1877.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

(21 H.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 février 1877 ;—Demandant un état des dépenses encourues durant les deux années finissant le 31 janvier 1877, pour tapis, rideaux, meubles de salles à dîner et de chambre à coucher, ornements et améliorations, ustensiles, linges, vaisselle de faïence, porcelaines, coutellerie, argenterie ; ainsi que pour pupitres, tables, chaises, sofas, canapés, tableaux et ornements pour les bureaux du personnel du chemin de fer Intercolonial à Moncton. L'état devant donner le nom et le coût de chaque article, et inclure tous articles fournis par un département quelconque ou division du service des chemins de fer.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 11 février 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

No. 21 (i.)

REPONSE

A un Ordre de la Chambre des Communes en date du 25 février 1878 :—Demandant un état indiquant le nombre de milles du chemin de fer Intercolonial en opération le 1er juillet 1873, et les frais de cette exploitation.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,
Ottawa, 14 mars 1878.

Département des Chemins de Fer,
Montréal, 5 mars 1878.

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre en date du 28 février, contenant un ordre de la Chambre des Communes, demandant un état indiquant le nombre de milles du chemin de fer Intercolonial en opération le 1er juillet 1873, et les frais de cette exploitation, ainsi qu'un rapport semblable pour les années commençant le 1er juillet 1874, 1875, 1876 et 1877.

Je vous inclus l'ordre ci-dessus, ainsi que le rapport demandé, fait jusqu'au 1er juillet 1877.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES,
Surintendant général des chemins de fer du gouvernement.

F. Braun, écr., Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

ETAT indiquant le nombre de milles du chemin de fer Intercolonial en opération le 1er juillet 1873, 1874, 1875, 1876 et 1877, et les frais de cette exploitation.

Période.	Nom du chemin de fer.	Milles en opération.	Dépenses ordinaires.	Renouvellements.	Total.	
1872-73.			$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1er juillet 1872 au 9 novembre 1872	Ch. de fer Européen et Américain du Nord	149	126,145 62	....	126,145 62	
do do do	Nouvelle-Ecosse	145	124,676 75	56,781 74	181,458 49	
9 novembre 1872 au 30 juin 1873	Intercolonial	371	704,288 49	....	704,288 49	
	Moyenne en milles	344	955,110 86	56,781 74	1,011,892 60	Total p. 1873.
1873-74.						
Année expirée le 30 juin 1874	....	713	1,025,830 83	275,719 25	1,301,550 08	Total p. 1874.
1874-75.						
Année expirée le 30 juin 1875	Division nord	371	850,775 27	292,382 15	1,143,157 42	
15 octobre 1874 au 30 juin 1875	....	83	47,574 50	....	47,574 50	
	Moyenne en milles	429	898,349 77	....	1,190,731 92	Total p. 1875.
1875-76.						
1er juillet 1875 au 8 novembre 1875	....	371 }				
8 novembre 1875 au 30 juin 1876	....	556 }	877,485 28	215,289 05	1,092,774 33	
Année expirée le 30 juin 1876	Division nord	83	66,369 01	....	66,369 01	
	Moyenne en milles	545	943,854 29	....	1,159,143 34	Total p. 1876.
1876-77.						
Année expirée le 30 juin 1877	....	745	1,461,673 55	200,000 00	1,661,673 55	Total p. 1877.

(21 J.)

RÉPONSE

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 20 février 1878 ;—Demandant copie de tous ordres en Conseil, de tous rapports, de toutes recommandations et correspondances et de tous renseignements entre les mains du gouvernement au sujet de la fixation du bureau principal du chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 15 mars 1878.

(21 K.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 15 février 1877 ;—Demandant un état indiquant la quantité, l'espèce et le prix des rails, coussinets-éclisses, boulons, chevilles et traverses, comme suit :—En mains mais non en usage le 30 juin 1875,—reçus pendant l'année expirée le 30 juin 1876,—employés de toute autre manière pendant la même période ; ce qui en restait, mais ne servait pas à cette date,—reçus pendant les six mois expirés le 31 décembre 1876,—employés de toute autre manière pendant la même période,—ce qui en restait, mais ne servait pas au 31 décembre dernier. L'état devant indiquer la date de la réception de chaque lot, la quantité qui en a été reçue, l'endroit où il a été déposé, les personnes de qui il a été acheté, le nom du navire qui a transporté les rails, coussinets-éclisses, etc., le chiffre du fret payé, et le nom de toutes les personnes auxquelles ce matériel a été vendu, la quantité qui en a été vendue et les prix obtenus.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 30 mars 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

(21 L.)

RÉPONSE

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 15 février 1877 ;—Demandant un état indiquant les ponts et les ponceaux du chemin de fer Intercolonial entre Pictou et Halifax, qui ont subi des réparations et des altérations, ou qui ont été renouvelées en partie ou complètement durant les saisons de 1875 et 1876 ; aussi, un état indiquant la quantité et le coût de chaque espèce de matériaux employés pour ces ouvrages, les personnes de qui et les endroits d'où ils ont été obtenus, le coût du transport et du travail, et généralement autant de détails que possible sur l'ouvrage fait dans chaque cas.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 9 avril 1878.

(21. M.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 13 mars 1878 :—Demandant un état de ce qu'ont coûté au département du chemin de fer Intercolonial les réparations et additions faites à la maison Tupper, Hollis Street, Halifax, employée comme bureau pour la vente des billets pour ce département.

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 30 mars, 1878.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.)

RÉPONSE

(21 N)

A un Ordre de la Chambre des Communes du 15 février 1877, pour un état donnant les noms, l'âge, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial au 31 mars 1876 ; aussi, un état séparé donnant des informations semblables relativement aux personnes qui étaient au service du chemin de fer le 31 décembre dernier.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,
Ottawa, 9 avril 1878.

Département des Chemins de Fer,
Montréal, 28 mars 1878.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport demandé par Ordre de la Chambre des Communes, des noms de toutes les personnes, excepté les ouvriers et journaliers ordinaires, qui étaient au service du chemin de fer Intercolonial au 31 mars 1876, ainsi qu'un état semblable indiquant ceux qui étaient employés à ce service au 31 décembre 1876. Je vous transmets aussi les états demandés après y avoir inscrit les âges des différents employés, tel que demandé.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

C. J. BRYDGES,
Surintendant-général des chemims de fer du Canada.

F. Braun, écr., secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 mars 1876.

Noms.	——	Age.	Salaire.
	OFFICIERS GÉNÉRAUX.		$ cts.
C. T. Brydges	Surintendant-général, ch. de fer du gouvernem.	50	8,000 00
R. Luttrell	Surintendant, chef de la division du trafic	43	2,600 00
A. Macnab	Ingénieur, chef de la division des ingénieurs	40	2,600 00
Thomas Foot	Comptable, chef de la div de la comptabilité	38	2,000 00
H. A. Whitney	Division des machines	42	1,800 00
D. Pottinger	Garde-magasin général	32	1,500 00
	DIVISION DU TRAFIC.		
	Bureau du surintendant.		
T. Coleman	Agent-général du bagage, Moncton	40	1,500 00
G. H. Pick	Sous-agent du fret do	40	1,200 00
T. Bruce	Commis, Moncton	28	800 00
H. A. Price	Sténographe, Moncton	19	600 00
O. Cameron	Commis do	20	400 00
C. Robertson	Opérateur do	18	420 00
F. McCann	Commis do	19	360 00
R. Knight	Garçon de bureau, Moncton	16	240 00
	Expéditeurs, opérateurs, etc.		
L. B. Archibald	Expéditeur, Truro	27	1,000 00
A. T. Creelman	Sous-expéditeur, Truro (quitté le service)	....	600 00
T. M. Boggs	do do do do	....	600 00
F. McCully	Opérateur, Truro	22	360 00
J. Bain	Messager do	16	180 00
J. E. Price	Expéditeur, Moncton	21	900 00
E. Patten	do do	28	900 00
G. M. Jarvis	do do	25	900 00
	Chefs de gares, opérateurs. etc.		
T. W. Tupper	Chef de gare, Richmond (quitté le service)	....	1,000 00
J. Murray	Agent extérieur do	53	720 00
C. W. Rennels	Opérateur do	19	420 00
W. A. Sancton	do do	19	240 00
J. Guynan	do do	16	156 50
G. M. Connor	Préposé aux billets do	25	800 00
C. J. Carten	Commis do	39	660 00
J. M. Lyons	do do	25	660 00
D. A. Story	do do	22	400 00
J. Carten	do do	62	400 00
E. Boak	Garde-quai do	45	600 00
G. W. Boggs	Chef de gare, Bedford	35	400 00
W. Rennels	do Junction de Windsor	24	400 00
A. D. McKay	do Wellington	21	400 00
Geo. Toasby	do Enfield	18	400 00
H. McIntosh	do Elmsdale	58	400 00
John Gunn	do Milford	22	300 00
R. M. Holesworth	do Shubénacadie	29	600 00
J. B. Till	Opérateur do	19	180 00

ÉTAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 mars 1876.—*Suite.*

Noms.	——		Age.	Salaire.
	DIVISION DU TRAFIC.—*Suite.*			
	Chefs de gare, opérateurs, etc.—Suite.			$ cts.
F. H. Holesworth	Chef de gare,	Stewiacke	38	500 00
W. S. Hamilton	do	Brookfield (laissé le service)		400 00
M. Hamilton	Opérateur	do do		120 00
R. McDonald	Chef de gare,	Truro	39	800 00
J. D. Gladwin	Commis du fret,	do	23	600 00
J. G. Crowell	Préposé aux billets	do (quitté le service)		360 00
G. H. Hamilton	Chef de gare,	Valley	19	300 00
M. C. Webster	do	Riversdale	23	450 00
Wm. McKenzie	do	Rivière de l'Ouest	22	400 00
R. Sutherland	do	Glengarry	22	400 00
Wm. Fraser	do	Hopewell	30	450 00
J. McDonald	do	Stellarton	41	600 00
H. Logan	Opérateur	do	21	360 00
J. A. Cameron	Chef de gare,	New Glasgow	29	700 00
A. C. Stephens	Opérateur	do	19	300 00
J. V. Cooke	Chef de gare,	débarcadère de Pictou	27	800 00
C. M. Dawson	Commis	do	21	400 00
Geo. Ryan	Opérateur	do	16	300 00
Wm. Jack	Chef de gare,	Pictou	57	700 00
P. Fulmore	do	DeBert	52	400 00
J. C. Spencer	do	Londonderry	48	500 00
J. E. Spencer	Opérateur et assistant	do	19	240 00
W. A. Harris	do	lac Folly	20	360 00
J. H. Livingston	Chef de gare,	Wentworth	29	400 00
J. S. Forshner	do	Greenville	45	400 00
J. Jones	do	Thomson	52	400 00
J. H. Patton	do	Oxford	57	400 00
J. W. Snow	do	Rivière Philippe	27	400 00
J. E. Flaherty	do	Spring Hill (quitté le service)		480 00
B. O. Pitfield	Sous do	do	34	420 00
H. Mills	Chef de gare,	Athol	55	400 00
R. D. Roache	do	Maccan	43	400 00
J. S. Moore	do	Amherst	38	600 00
J. Todrey	Opérateur	do	35	420 00
J. Sutherland	Chef de gare,	Aulac	42	400 00
H. Hermans	do	Sackville	28	480 00
C. R. Palmer	do	Dorchester	42	450 00
S. C. Charters	do	Memramcook	19	400 00
F. A. Taylor	do	jonction de Painsec	22	500 00
G. F. Barberie	Opérateur, Pointe du Chêne (quitté le service)			360 00
J. E. Smith	Chef de gare,	Shédiac	30	600 00
J. W. Pitfield	do	Moncton	37	1,000 00
D. B. Lindsay	Agent du fret	do	37	700 00
J. J. W. Henderson	Préposé aux billets	do	31	180 00
F. P. Trites	Messager	do		240 00
J. Taylor	Chef de gare,	Salisbury	38	500 00
C. F. W. Bell	Opérateur	do	19	120 00
W. W. Price	Chef de gare,	Peticodiac	46	600 00
D. A. Blakney	Commis et opérateur	do	19	180 00
H. Palmer	Chef de gare,	Anagance	27	400 00
T. Gross	do	Penobsquis	36	400 00
A. Robertson	do	Sussex	34	700 00
F. Forge	Commis, Sussex		22	360 00
C. F. McCready	Chef de gare,	Apohaqui	34	500 00
S. Trueman	Sous-chef de gare,	Apohaqui	26	180 00
S. McCready	Chef de gare,	Norton	45	450 00
W. Deniston	do	Passekeag (quitté le service)		400 00

ÉTAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 mars 1876.—*Suite.*

Nom.	——	Age.	Salaire.
	DIVISION DU TRAFIC.—*Fin.*		$ cts.
	Chefs de gare, opérateurs, etc.—Fin.		
A. M. N. Travis	Chef de gare, Hampton	32	500 00
Thomas Tays	do Nannigewauk	22	400 00
G. W. Sherwood	do Rothesay	26	400 00
S. E. Davidson	Sous-chef de gare, Rothesay	57	240 00
W. G. Robertson	Chef de gare, St. Jean	30	800 00
C. D. Thomson	Préposé aux billets do	36	800 00
H. B. Fleming	Opérateur do	19	360 00
T. Mack	Agent du fret do	45	900 00
F. Tapley	Commis do	29	700 00
W. Small	do do	31	600 00
R. C. Frost	do do	68	469 50
A. Brewster	do do	20	240 00
R. Rettie	do do (quitté le service)		500 00
T. Rusk	do do	22	500 00
A. Wathen	do do (quitté le service)		540 00
C. Eagles	Garde-quai do do		391 25
T. B. Humphrey	Chef de gare, Berry's Mills	28	400 00
E. B. Buckerfield	Opérateur, Canaan	33	365 00
C P. Brown	do Division du charbon	25	365 00
J. D. McNeil	Chef de gare, Weldford	19	400 00
J. J. McLeod	Opérateur, Ferris	29	365 00
James Harnett	do Forrest	21	365 00
C. Sullivan	do rivière Barnaby (quitté le service)		240 00
J. S. Fleming	Chef de gare, Miramichi	24	600 00
W. F. Fleming	Commis do (quitté le service)		469 50
Wm. Nelson	Opérateur do	15	144 00
A. McDonald	do Beaver Brooke (quitté le service)		240 00
F. J. Baudreau	do Pin Rouge	17	240 00
W. R. Payne	Chef de gare, Bathurst	25	400 00
J. Morrison	do rivière Jacquet	25	400 00
J. McMillan	Opérateur, Moulins Neuf	25	365 00
J. Reid	do Charlo	34	365 00
W. R. Johnston	Chef de gare, Dalhousie	25	400 00
O. A. Barberie	do Campbelltown	42	600 00
	DIVISION DES INGÉNIEURS.		
	Bureau de l'ingénieur.		
P. S. Archibald	Sous-ingénieur, Moncton	28	1,200 00
W. B. McKenzie	Aide du bureau de l'ingénieur, Moncton	28	1,100 00
J. P. Barnyeat	Commis do	20	480 00
George Ackman	do do	19	480 00
	Cantonniers.		
W. W. McLellan	Maître-cantonnier, division Est	37	1,200 00
J. S. Tritess	do do Centre	56	1,200 00
G. Rainnies	do do Ouest	42	1,200 00
W. Hutchinson	do do Nord No. 1	42	1,020 00
D. D. McDonald	do do do No. 2 (quit. le s.)		1,020 00

ETAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 mars 1876.—*Suite.*

Noms.	——	Age.	Salaire.
	DIVISION DE LA COMPTABILITÉ.		$ cts.
	Bureau du comptable.		
W. T. Huggan	1er commis, Moncton	24	900 00
J. J. Walker	Commis do	22	700 00
W. C. Burnyeat	do do	22	700 00
W. A. Lyons	do do	20	400 00
	Bureau de l'auditeur.		
J. J. Wallace	Auditeur, Moncton	29	1,500 00
J. W. Wallace	Sous-auditeur, Moncton	28	1,000 00
J. D. Campbell	Auditeur voyageant do	29	800 00
J. W. Wortman	Commis do	22	700 00
J. E. Henderson	do do	19	600 00
C. J. Duchesnay	do do	19	400 00
	Bureau du caissier.		
A. Brush	Caissier, Moncton (défalcataire—enfui)	....	1,000 00
	Bureau du payeur.		
E. J. Trites	Payeur, Moncton	32	1,200 00
	DIVISION DES MACHINES.		
	Bureau du surintendant des mécaniciens.		
John Sutton	1er commis, Moncton	43	1,000 00
W. J. Keswick	Commis do	43	700 00
J. J. Mulhall	do do	25	600 00
J. Belliveau	do do	46	500 00
W. H. Fillmore	do do	20	420 00
H. Hamilton	do do	18	420 00
W. Price	Opérateur do	15	240 00
	Ateliers de Moncton.		
Wm. Marling	Dessinateur, Moncton	29	720 00
J. McHaffie	Contre-maître des locomotives, Moncton	45	900 00
J. Sayer	do machines do	45	900 00
C. C. Davidson	do forgerons do	37	782 50
N. L. Rand	do .... do	33	840 00
H. C. Davidson	Commis, Moncton	39	600 00
W. C. Paver	Assist.-commis, Moncton	21	504 00
H. W. Chapman	Contre-maître des charpent. do (payé à l'heure)	37	....
E. Shaffer	Maître constructeur de chars do	40	1,200 00
	Atelier d'Halifax.		
H. Appleton	Contre-maître, Halifax	42	1,200 00
G. F. Roome	Commis	36	540 00

ÉTAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 mars 1876.—*Suite.*

Noms.	——	Age.	Salaire.
	DIVISION DES MACHINES—*Fin.*		
	Atelier de Truro.		$ cts.
Wm. Murphy	Contre-maître, Truro (quitté le service)	....	840 00
Wm. Hunt	Garde-magasin do	23	360 00
	Atelier du débarcadère de Pictou.		
E. S. Allen	Contre-maître, débarcadère de Pictou	37	782 50
T. E. Oxenham	Garde-magasin, do (quitté le service)	....	360 00
	Atelier de St. Jean.		
T. Ferguson	Contre-maître, St. Jean (décédé)	......	804 00
H. Crookshanks	Commis do	52	432 00
	Atelier de Miramichi.		
D. Lester	Contre-maître, Miramichi	49	840 00
	Atelier de Campbellton.		
T. Baird	Contre-maître, Campbellton	44	960 00
H. T. Stone	Commis do (quitté le service)	....	360 00
	DIVISION DES APPROVISIONNEMENTS.		
	Bureau général des gardes-magasins.		
D. Leishman	Teneur de livres, Moncton	38	800 00
C. T. Kerr	Commis do	30	600 00
T. E. Smith	do do	20	450 00
E. Babang	do do	22	450 00
	Magasin de Moncton.		
H. M. Williston	Garde-magasin, Moncton	25	700 00
O. Blais	Commis de la papeterie, Moncton	24	700 00
T. L. Hackett	do do (quitté le service)	....	500 00
M. Hollohan	Distributeur do	57	420 00
	Magasin d'Halifax.		
J. R. Fraser	Garde-magasin, Halifax	33	700 00
D. Coleman	Distributeur do	42	375 60
	Magasin de St. Jean.		
S. Watson	Garde-magasin, St. Jean	57	720 00
E. L. Perkins	Commis do	37	700 00
	Agences.		
Almon et McIntosh	Agents, Halifax (quitté le serv.) } Payés par commission sur la vente d. billets	38	....
W. H. Olive	Agent, St. Jean } Payés par commission sur la vente d. billets		

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 décembre 1876.

Noms.	—	Age.	Salaire. $ cts.
	Bureaux Généraux.		
C. J. Brydges	Surintendant général, ch. de fer du gouvernem.		8,000 00
R. Luttrell	Surintendant, division du trafic	44	3,000 00
A. McNab	Ingénieur, division des ingénieurs	41	4,000 00
Thos. Foot	Comptable, division de la comptabilité	39	2,000 00
H. A. Whitney	Surintendant des mécaniciens, division des machines	43	3,000 00
D. Pottinger	Gardien général, div. des approvisionnements	33	1,800 00
	Division du trafic.		
J. Coleman	Préposé au bagage des passagers, Moncton	41	1,500 00
F. McCann	Commis do do	20	360 00
Geo. H. Pick	Sous-agent général du fret, do	41	1,200 00
J. Bruce	1er commis, bureau du surintendant, Moncton	29	1,000 00
H. A. Price	Sténographe, Moncton	20	750 00
O. Cameron	Commis, do	21	600 00
C. Robertson	Opérateur, do	19	420 00
R. Knight	Messager, do	17	240 00
	Sous-surintendants, expéditeurs des convois, etc.		
L. B. Archibald	Sous-surintendant, Truro	28	1,200 00
A. T. Creelman	Expéditeur des convois, Truro (quitté le service)		780 00
T. M. Boggs	do do do		780 00
F. McCully	Opérateur, do do	23	360 00
J. W. Pitfield	Sous-surintendant, Moncton	38	1,200 00
E. E. Patten	Expéditeur des convois, Moncton	29	900 00
G. M. Jarvis	do do	26	900 00
Wm. Nelson	Opérateur, do	16	300 00
B. Palmer	do do	16	240 00
J. E. Price	Sous-surintendant, Campbelltown	22	1,200 00
Evan Price	Expéditeur des convois, do	24	780 00
E. C. Harris	do do	21	600 00
A. Busby	Sous-surintendant, Rimouski	38	1,600 00
W. D. McCallum	Expéditeur des convois, do	24	600 00
J. Goodfellow	do do	23	660 00
A. Dion	Commis, do	20	420 00
F. Lynch	Messager, do (quitté le service)		72 00
	Chefs de gare, opérateurs, etc.		
R. Macdonald	Chef de gare, Halifax	40	1,200 00
John Murray	Agent extérieur, do	54	800 00
Geo. M. Conner	Préposé aux billets, do	26	800 00
R. Dixon	Commis, do (quitté le service)		600 00
C. S. Carter	do do	40	660 00
D. A. Story	do do	23	600 00
C. W. Rennels	do do	20	420 00
J. Campbell	do do	41	540 00
J. A. Murray	do do (quitté le service)		420 00
H. M. Bailey	Expéditeur des convois, Halifax, do		600 00
Henry Logan	Opérateur, do do	22	420 00
Geo. Ryan	do do do	17	300 00

État donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 décembre 1876.

Noms.	——	Age.	Salaire.
	Chefs de gare, opérateurs, etc.—Suite.		$ cts.
Thos. Guyon	Messager, Halifax	17	240 00
D. McDonald	do do	15	200 00
Jno. Carten	Commis, do	63	400 00
W. F. Rodgers	do do (quitté le service)	....	400 00
J. A. Adams	do do	36	600 00
Edward Book	Garde-quai, Richmond	46	600 00
W. Rent	Opérateur de nuit, do	19	300 00
G. W. Boggs	Chef de gare, Bedford	36	400 00
Wm. Rennels	do Windsor	25	400 00
L. E. Borden	Sous-chef de gare, Windsor	34	240 00
A. D. McKay	Chef de gare, Wellington	22	400 00
Geo. Loasby	do do Enfield	19	400 00
H. McIntosh	do do Chrisdale	59	400 00
S. T. McIntosh	Maître opérateur, do	15	120 00
John Gunn	Chef de gare, Milford	23	300 00
R. M. Holesworth	do Shubénacadie	30	600 00
J. C. Till	Opérateur, do	20	180 00
J. H. Holesworth	Chef de gare, Stewiacke	39	500 00
F. L. Hamilton	do Brookfield (quitté le service)	....	400 00
J. G. McIntosh	Opérateur, do	15	240 00
George Donkin	Chef de gare, Truro	46	800 00
J. D. Gladwin	Agent de fret, do	24	600 00
C. M. Dawson	Préposé aux billets, do	22	400 00
George H. Hamilton	Chef de gare, Valley	20	300 00
M. C. Webster	do Riversdale	24	450 00
M. McKenzie	do West River	23	400 00
R. Sutherland	do Glengarry	23	400 00
Wm. Fraser	do Hopeville	31	450 00
James McDonald	do Stellarton	42	600 00
James Bairn	Opérateur, do	17	300 00
J. A. Cameron	Chef de gare, New Glasgow	30	700 00
A. C. Stephens	Opérateur, do	20	300 00
J. A. Cooke	Chef de gare, Pictou Landing	28	800 00
D. Bain	Opérateur, do	24	300 00
W. Jack	Chef de gare, Pictou	58	900 00
P. Fulmore	do DeBert	53	400 00
J. C. Spencer	do Londonderry	49	500 00
J. E. Spencer	Sous-chef de gare et opérateur, Londonderry	20	300 00
J. C. Davis	Opérateur, lac Follish (quitté le service)	....	240 00
J. H. Livingstone	Chef de gare, Wentworth	30	400 00
J. S. Foshner	do Grenville	46	400 00
Robert Jones	do Thomson	53	400 00
J. H. Patton	do Oxford	58	700 00
J. H. Patton	Sous-chef de gare, Oxford (quitté le service)	....	313 00
J. N. Snow	Chef de gare, rivière Philip	28	400 00
J. E. Flaherty	do Spring Hill (quitté le service)	....	480 00
B. O. Pitfield	Sous-chef de gare, Spring Hill	35	420 00
D. A. Colpits	Opérateur, Thomson	20	360 00
H. Mills	Chef de gare, Oxford	56	400 00
E. C. Mills	Sous-chef de gare, Oxford	18	180 00
R. D. Roach	Chef de gare, Rivière Philippe	44	400 00
J. S. Moore	do Spring Hill	39	600 00
Wm. Fulmore	Sous-chef de gare, Spring Hill (laissé le service)	....	300 00
J. Todry	Opérateur, Spring Hill	36	360 00
J. Sutherland	Chef de gare, Athol	43	400 00
E. D. Sutherland	Sous-chef de gare, Athol	33	120 00
H. Palmer	do do Maccan	28	480 00
E. H. Hoar	do do Amherst	18	180 00

ETAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 décembre 1876.—(*Suite.*)

Noms.	——	Age.	Salaire.
	Chefs de gare, opérateurs, etc.—Suite.		$ cts.
C. R. Palmer	Sous-chef de gare, Amherst	43	480 00
A. Trenholm	do do	20	240 00
J. C. Charters	do Aulac	20	400 00
F. A. Taylor	Chef de gare, Aulac	23	500 00
J. E. Smith	do Sackville	31	800 00
J. McLachlin	Commis et opérateur, Sackville (quitté le service)	....	480 00
H. H. Schaffer	Chef de gare, Dorchester	29	600 00
G. H. Trueman	do Moncton	37	900 00
D. B. Lindsay	Agent du fret, Memramcook	38	700 00
J. W. T. Henderson	Préposé aux billets, Jonction Painsec	32	180 00
J. Taylor	Chef de gare, Port du Chêne	39	500 00
G. J. Barbane	Opérateur, Salisbury (quitté le service)	....	360 00
W. W. Price	Chef de gare, Salisbury	47	600 00
F. Floyd	Commis, Petitcodiac	21	180 00
C. T. Lewis	Chef de gare, Anagance	27	400 00
J. Gross	do Penobsquis	37	400 00
A. Robertson	Agent de station, Sussex	35	700 00
F. Forge	Commis du fret, do	23	360 00
N. C. Sears	Opérateur do (quitté le service)	....	120 00
C. McCready	Chef de gare, Apohaqui	35	500 00
L. A. Trueman	Sous-chef de gare, Apohaqui	26	180 00
S. McCready	do do	46	450 00
D. Carmichael	do Bloomfield	26	300 00
W. Deniston	Chef de gare, Morton (quitté le service)	....	400 00
A. McN. Travis	do Hampton	34	500 00
Thos. Lays	do Nauwigewauk	23	400 00
G. W. Sherwood	do Rothesay	27	400 00
S. E. Davidson	Sous do do	58	240 00
Geo. S. Russell	do Colebrook	40	360 00
W. G. Robertson	do St. Jean	31	800 00
O. Blais	Préposé aux billets, do	25	800 00
H. B. Fleming	Opérateur do	20	400 00
Thos. Mack	Agent du fret do	46	900 00
J. H. Bartlette	Commis de la maison de douane, St. Jean	69	720 00
F. Topley	Commis, St. Jean	30	700 00
E. P. Shaw	do	44	600 00
C. Eagles	Garde-quai, St. Jean (quitté le service)	....	391 00
J. Seeley	Commis do	36	600 00
H. H. Burns	Commis de douane, St. Jean	28	313 00
J. W. Rusk	Expéditeur du fret, do	23	600 00
R. C. Frost	Commis do	69	469 00
R. Kittie	Expéditeur du fret, do (quitté le service)	....	600 00
N. Small	Commis, St. Jean	32	600 00
A. Brewster	do do	21	300 00
J. B. Humphrey	Chef de gare, moulins de Berry	29	400 00
W. J. Peters	Opérateur Canaan	20	313 00
E. Sullivan	do Division de Coal (quitté le service)	....	313 00
A. B. Buckerfield	Agent de station, Weldford	34	400 00
J. McKenzie	Opérateur do	19	180 00
J. McLeod	do Ferris	30	313 00
Jas. Hornet	do Forrest	22	313 00
H. G. Vavassour	do Rivière Barnaby	30	300 00
C. P. Brown	Chef de gare, Jonction Chatham	26	400 00
J. D. McNeil	do Chatham	20	500 00
J. S. Fleming	do Miramichi	25	600 00
G. A. Dodge	Agent de station do	21	300 00
W. McCann	Opérateur Beaver Brook	22	240 00
C. A. Witter	Opérateur Bartibogue	20	300 00
F. G. Bondmen	do Pin Rouge	18	300 00

État donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 mars 1876.—(*Suite.*)

Noms.	——	Age.	Salaire.
	Chefs de gare, opérateurs, etc.—Suite.		$ cts.
W. R. Payne	Chef de gare, Bathurst	26	500 00
W. A. Harris	Chef interim, Petite Roche	21	400 00
D. J. Curry	Opérateur Belledune	26	313 00
Jno. Morrison	Chef de gare, Rivière Jacquet	26	400 00
Jas. McMillan	Opérateur Moulin Neuf	26	313 00
Jas. Reid	do Charlo	35	313 00
W R. Johnston	Chef de gare, Dalhousie	26	400 00
O. A. Barbarie	do Campbelltown	43	600 00
J. B. Bassette	Sous- do do (quitté le service)	....	240 00
J. L. Hewitt	do Métapediac	17	360 00
N. W. Freeze	Opérateur Millstream	17	300 00
J. R. Mercier	do Assametguaqhan	23	360 00
S. R. Blondin	Chef de gare, Causcapscal	23	300 00
C. S. Godbank	Opérateur Omqui	21	300 00
C. L. Desjardins	do Lalyebec	17	360 00
W. Bernier	Chef de gare, St. Octave	24	360 00
W. A. McDonald	do Tortigue (quitté le service)	....	360 00
C. S. Derry	do Ste. Flavie	27	400 00
J. A. Talbot	do Rimouski	28	600 00
J. R. Coldouge	do Bic	42	300 00
W. Dion	do Ste. Flavie (quitté le service)	....	300 00
L. D. Bouchard	do St. Simon	21	300 00
F. X. Brissette	do Trois-Pistoles	33	600 00
F. Rioux	do Isle Verte	36	300 00
N. Michaud	do Ste. Arsène	29	240 00
J. Laverdière	do Rivière-du-Loup	33	720 00
J. M. Lyons	Caissier do	27	660 00
M. Creas	Commis do	27	600 00
J. E. McDougall	do do	22	600 00
	Division des Ingénieurs.		
	Bureau des ingénieurs.		
P. S. Archibald	Sous-ingénieur, Moncton	29	1,500 00
W. B. McKenzie	Aide do	29	1,200 00
J. P. Burnyeat	Commis do	21	480 00
Geo. Ackman	do do	20	480 00
	Maîtres-cantonniers.		
W. W. McLellan	Maître cantonnier, division Est	38	1,200 00
J. S. Trites	do do Centrale	57	1,200 00
G. Raunie	do do Ouest	43	1,200 00
Geo. Leamons	do do Nord, No. 1	33	1,200 00
W. Hutchison	do do No. 2	43	1,200 00
J. M. Ross	do do No. 3	36	1,200 00
Jas. Yeo	do do No. 4	46	1,200 00
	Division de la Comptabilité.		
	Bureau du comptable.		
W. C. Huggan	1er commis	25	950 00

ETAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, 31 décembre 1876.—*Suite.*

Noms.	——	Age.	Salaire.
	DIVISION DE LA COMPTABILITÉ—Suite.		
	Comptable du bureau des dépenses contingentes.		$ cts.
J. J. Walker	Commis, Moncton	23	750 00
M. C. Burnyeat	do	23	750 00
W. A. Lyons	do	21	400 00
S. A. Halls	do	23	400 00
C. J. Duchesnay	do	20	400 00
F. H. Story	do	20	360 00
	BUREAU DE L'AUDITEUR.		
	Division de la comptabilité.		
J. J. Wallace	Auditeur et surintendant-général, Moncton	30	1,800 00
J W. Wallace	Sous-auditeur, Moncton	29	1,000 00
J. D. Campbell	Auditeur-voyageur, Moncton	30	1,000 00
J. W. Wortman	Commis, Moncton	23	700 00
J. E. Henderson	do	20	600 00
A. B. Watham	do (quitté le service)	....	600 00
D. A. Blackeney	do	20	500 00
J. W. McKechnie	do (quitté le service)	....	500 00
N. R. Payne	do	35	500 00
C. E. Spencer	do	23	500 00
Jas. Ryan	do	18	240 00
S. F. Gross	do	25	400 00
	BUREAU DU CAISSIER.		
	Division de la comptabilité.		
J. McAllister	Caissier	56	1,200 00
C. D. Thompson		37	1,000 00
W. A. Jones		47	1,200 00
	BUREAU DU PAYEUR.		
	Division de la comptabilité.		
E. J. Trites	Payeur, Moncton	33	1,200 00
H. D. Finlay	do do	27	1,200 00
	DIVISION DES MACHINES.		
	Bureau du surintendant des mécaniciens.		
John Sutton	Premier commis, Moncton	44	1,100 00
J. Keswick	Commis, Moncton	44	800 00
J. J. Mulhall	do	26	600 00
J. Belledune	do	47	500 00
W. H. Fillmore	do	21	500 00
H. Hamilton	do	19	500 00
W. H. Price	Opérateur	16	240 00

ETAT donnant les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, exceptés ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 décembre 1876.—*Suite.*

Names.	——	Age.	Salaire.
	DIVISION DES MACHINES—*Suite.*		$ cts.
	Ateliers de Moncton.		
W. Marling	Dessinateur, Moncton	30	840 00
E. Shaffer	Maître-constructeur de wagons, Moncton	41	1,200 00
J. McHaffie	Contre-maître des locomotives do	46	1,020 00
Jas. Sayer	Contre-maître atelier des machines, Moncton	46	900 00
W. L. Rand	do Round House do	34	960 00
H. C. Davidson	Commis do	40	600 00
W. C. Paver	do do	22	504 00
C. C. Davidson	Contre-maître des forgerons do	38	900 00
H. M. Chapman	Charpentier do	38	720 00
	Ateliers d'Halifax.		
H. Appleton	Contre-maître, Richmond	43	1,200 00
G. F. Roome	Commis, Richmond	37	540 00
	Ateliers de Truro.		
W. Murphy	Contre-maître, Truro (quitté le service)	....	840 00
W. Hunt	Garde-magasin, Truro	24	360 00
	Ateliers de Pictou Landing.		
E. S. Allen	Contre-maître, Pictou Landing	38	782 00
H. Clark	Garde-magasin do	29	420 00
	Ateliers de St. Jean.		
Jas. Ferguson	Contre-maître, St. Jean (décédé)	....	900 00
H. Crookshanks	Commis do	53	480 00
	Ateliers de Miramichi.		
D. Lester	Contre-maître, Miramichi	50	840 00
J. Sitton	Commis do	20	360 00
	Ateliers de Campbelltown.		
J. Baird	Contre-maître, Campbelltown	45	960 00
C. Murray	Commis do	29	480 00
	Ateliers de Ste. Flavie.		
J. Fail	Contre-maître, Ste. Flavie (décédé)	....	840 00
W. R. Brown	Commis do	21	360 00
	Ateliers de la Rivière-du-Loup.		
J. Unsworth	Contre-maître, Rivière-du-Loup	39	960 00
W. B. Ferguson	Commis do	44	420 00

ÉTAT donnant les les noms, l'occupation et le salaire de toutes les personnes, excepté les ouvriers et les journaliers ordinaires, employées sur le chemin de fer Intercolonial, le 31 décembre 1876.—*Fin.*

Noms.	——	Age.	Salaire.
	DIVISION DES APPROVISIONNEMENTS.		$ cts.
	Magasin général, bureau du gardien.		
D. Leishman	Teneur de livres, Moncton	39	900 00
C. T. Ren	Commis, Moncton	31	700 00
J. E. Smith	do	21	500 00
E. Bobouy	do	23	500 00
A. H. Seeley	do	20	600 00
W. A. Sleitch	do	15	200 00
	Magasin de Moncton.		
H. M. Williston	Garde-magasin, Moncton	26	800 00
C. H. Vail	Commis do	27	500 00
M. Hollsham	Expéditeur do	58	500 00
	Magasin d'Halifax.		
J. R. Fraser	Garde-magasin, Richmond	34	700 00
D. Coleman	Expéditeur do	43	391 25
	Magasin de St. Jean.		
S. Matson	Garde-magasin, St. Jean	58	720 00
E. L. Perkins	Commis do	38	700 00
	Magasin de la Rivière-du-Loup.		
J. M. Kenny	Garde-magasin, Rivière-du-Loup (quitté le serv.	....	400 00
	Agences.		
Geo. Robinson	Agent pour la vente des billets, Montréal	37	1,400 00
W. D. Mathews	do do Toronto	55	1,500 00
W. F. Olive	do do St. Jean	39	1,500 00
J. W. Tupper	do do Halifax(quitté le ser.)	....	1,000 00
	Agents remplaçants.		
W. H. Shaw	Agent remplaçants	23	313 00
E. O. Stark	do	24	540 00
E Fraser	do	21	300 00

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.B.

(No. 21 o.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUEES, datée du 1er avril 1878 :—Demandant toute corespondance entre le gouvernement et T. M. Boggs, relativement à sa démission comme officier préposé à l'expédition des convois à Truro, sur le chemin de fer Intercolonial, etc.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1878.

(No. 21 P.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 1er avril 1878 :—Demandant copie de toute correspondance ayant rapport au renvoi ou à la démission de George Taylor comme sous-surintendant du chemin de fer Intercolonial.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1878.

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*)

(21 Q.)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 27 mars 1878 :—Demandant copie de la correspondance entre Mme Edward Murphy, de Barnaby River, Miramichi, N.-B., et les officiers du chemin de fer Intercolonial, relativement à des vaches tuées sur ce chemin, etc.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1878.

(21 R.)

RÉPONSE

A une ADRESSE DU SÉNAT, en date du 2 avril 1878 ;—Demandant toute la correspondance relative à l'expédition de céréales ou autres articles à Halifax pour l'Europe, par voie du chemin de fer Intercolonial.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1878.

(*Conformément a la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*)

RÉPONSE

(No. 21R.)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 2 avril 1878, demandant copie de toute correspondance échangée entre toute personne ou compagnie et le gouvernement ou le surintendant des chemins de fer, relativement à l'expédition des céréales ou autres articles à Halifax pour l'Europe par la voie du chemin de fer Intercolonial.

Par ordre.

R. W. SCOTT.
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1878.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER,
MONTRÉAL, 15 avril 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de retourner ci-inclus un ordre du Sénat demandant copie de toute correspondance échangée entre toute personne ou compagnie et le gouvernement ou le surintendant général des chemins de fer, relativement à l'expédition des céréales ou autres articles à Halifax pour l'Europe par la voie du chemin de fer Intercolonial.

Conformément à cette demande, j'ai l'honneur de vous transmettre copie de la correspondance que j'ai eue sur ce sujet.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES.
Surintendant-général des chemins de fer du gouvernement.

F. BRAUN écr,
Secrétaire, Département des Travaux Publics,
Ottawa.

---

13 décembre 1877.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de la conversation que nous avons eue sur la possibilité d'expédier des céréales de la Rivière du Loup à Halifax par le chemin de fer Intercolonial, je désire vous informer que le gouvernement a délibéré sur les représentations que vous lui avez faites au nom des marchands d'Halifax, et qu'il va donner des instructions au surintendant général des chemins de fer du gouvernement à cet égard. Je n'ai pas besoin de dire que le gouvernement est disposé à tout faire pour encourager tout trafic légitime possible par cette voie ferrée. D'après les données que nous avons actuellement, il me paraît évident que le prix mentionné par vous, savoir 1s. 3d. par *quartier*, ou 3½ cents par boisseau, pour un parcours de 561 milles de rails, ne saurait couvrir les frais de roulage. Il va néanmoins être donné instruction de fournir les facilités nécessaires pour le transport d'une couple de cargaisons à ce prix. Après cela, les marchands d'Halifax seront, et nous serons nous-mêmes, en état de discuter la question avec l'expérience de faits acquis.

Tout à vous,

A. MACKENZIE.

GEO. B. BLACK écr.,
71, Rue Dubord, Montréal.

Montréal, 4 janvier 1878.

Messieurs,—Un comité mixte du conseil de ville, de la chambre de commerce et de la société des importateurs d'Halifax m'a chargé d'entrer en négociations relativement à l'expédition directe de grains et autres produits de l'ouest en Angleterre par la voie d'Halifax, aux mêmes prix de transport que par la voie directe de Portland.

J'ai reçu l'assurance, dans les conversations que j'ai eues avec chacun de vous, et aussi par une lettre de l'honorable premier ministre, que les prix seraient égalisés pour deux chargements à faire à titre d'essai. Il reste toutefois une difficulté par rapport à la mise en sacs du grain.

J'ai constaté par des renseignements que la proportion nécessaire de céréales (40 pour cent) pourra être facilement obtenue en Ontario; les télégrammes que j'ai reçus m'assurent que la balance des cargaisons (60 pour cent) pourra aisément se trouver à Chicago sous forme de conserves de viande, etc.

Je prends donc la liberté de vous prier d'agir collectivement pour lever, quant à ces chargements d'essai, la seule difficulté qui se présente. La dépense à faire à cette fin, si vous la partagiez entre vos compagnies, serait si minime pour chacune d'elles, que vous croirez, je l'espère, pouvoir partager mes vues à cet égard. Vous me mettriez ainsi en état de retourner auprès de ceux que je représente, avec l'assurance d'avoir réussi à ouvrir la voie au moins pour deux cargaisons. Des arrangements pourront ensuite être pris pour l'avenir suivant que l'exigeront les faits constatés.

J'espère que vous pourrez vous consulter ensemble et me donner une réponse favorable d'ici à demain soir. Aux soins de R. W. Gale, écr., 71 rue Dubord, Montréal.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,
très-respectueusement, votre obéissant serviteur,

GEO. P. BLACK.

MM. Joseph Hickson,
Gérant général, chemin de fer Grand-Tronc.
C. J. Brydges,
Gérant général, chemins de fer du gouvernement.
H. et A. Allan,
Gérants généraux, ligne des vapeurs Allan.

Copie de cette lettre est adressée aux MM. Allan et à M. Hickson.

M. Black me remit cette lettre lui-même, et je lui dis que le prix de transport autorisé pour l'envoi à titre d'expérience de deux chargements par l'Intercolonial étant de 1s. 3d. par *quarter*, je ne pouvais réduire ce prix, ce qui aurait lieu de fait si j'avais à supporter une partie des frais de mise en sacs.

C. J. BRYDGES.

MacKasey et Cie.
Courtiers maritimes et marchands à commission,
31 Lower Water Street,
Halifax, 16 janvier 1878.

Monsieur,—Nous sommes en correspondance avec une compagnie anglaise de steamers, dont nous sommes les agents. Voudriez-vous nous fournir, pour l'information de cette compagnie, les prix du fret direct jusqu'à Liverpool pour le grain et la farine expédiés par la voie d'Halifax, avec mention de la quotité afférente au Grand-Tronc, à l'Intercolonial et aux steamers, par *quarter* et par baril, de Montréal et de Port-Huron, et aussi des points intermédiaires sur la ligne du Grand-Tronc. Veuillez donner le prix en sterling.

Nous avons l'honneur d'être, très-respectueusement,
Vos obéissants serviteurs,
MACKASEY et Cie.

C. J. Brydges, écr.,
Gérant général, chemins de fer du gouvernement,
Montréal.

MONTRÉAL, 19 janvier 1878.

CHERS MESSIEURS,—Je reçois votre lettre du 16 courant. Il m'est impossible de vous dire quels seraient les prix de transport de différents points en Canada à Liverpool, parce que ces prix changent continuellement.

Je ne puis savoir combien vous proposez d'allouer au steamer d'Halifax à Liverpool. Le Grand Tronc est prêt à transporter toute marchandise d'une station quelconque de sa ligne à la Rivière du Loup au même taux de transport direct proportionnellement que pour le parcours de Portland. Si vous pouvez me dire combien vos steamers exigeront pour le fret d'Halifax à Liverpool, il sera, sans doute, possible de déterminer un prix de transport direct, pourvu que le fret soit assez bas.

Tout à vous,

C. J. BRYDGES.

MACKASEY ET CIE.,
Halifax.

MACKASEY ET CIE
HALIFAX, 31 janvier 1878.

CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu vos télégrammes en réponse aux nôtres; aussi celui par lequel vous dites qu'il nous est impossible d'avoir cinq shillings et six pence parce qu'il ne resterait plus rien pour l'Intercolonial. Nous vous sommes très-obligés et nous nous rappellerons toujours votre bienveillante assistance. La prochaine fois que vous viendrez en cette ville, nous irons vous présenter nos remercîments. Nos correspondants d'Angleterre ne comprennent pas l'avantage de la situation géographique de notre ville par rapport à l'Europe.

Nous voudrions voir commencer à ce port d'hiver des opérations, et pour engager nos amis d'Europe à en tenter l'essai, nous leur avons transmis par le câble une dépêche leur annonçant que nous n'exigerions point de commission pour le chargement dont il s'agit, afin de favoriser le voyage du navire dans la mesure de notre pouvoir. Nous avons écrit aux armateurs et leur avons envoyé votre dernier télégramme pour leur faire comprendre l'impossibilité d'arriver à leur prix. Auriez-vous la complaisance de nous indiquer, si vous pouvez le faire sans vous donner de peine, quel serait le taux le plus favorable possible à exiger pour les steamers par *quarter* de grain, entre Halifax et Liverpool? Nous désirons fort faire venir ici quelques navires pour l'objet en vue, si la chose est possible.

Pour ce qui est du télégramme par lequel nous vous demandions la même assistance que celle promise à M. Black, nous vous prions d'excuser notre erreur. Après la réception de votre réponse, nous avons lu attentivement le rapport de M. Black, et nous nous sommes convaincus que notre première interprétation n'était point fondée.

Nous vous réitérons nos remercîments pour votre obligeance.

Nous sommes respectueusement,

MACKASEY ET CIE

C. J. BRYDGES, écr.,
Montréal.

MONTREAL, 4 février 1878.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 31 décembre. Je suis fâché que notre correspondance télégraphique soit restée sans résultat.

Je voudrais bien, moi aussi voir, expédier un chargement par la voie d'Halifax, et je crois que cela peut se faire sans difficulté.

Le prix actuel du fret pour le grain, de Toronto à Liverpool, est de 11s. 6d. par *quarter*. On l'expédie à ce prix par Portland et aussi par New-York. Vous ne pourriez donc rien demander de plus. Sur cette somme, le Grand-Tronc prendra 45 pour

cent, ce qui équivant à 5s. 3d. par *quarter*, à peu près. La mise en sacs, y compris la valeur des sacs, coûtera un shilling par *quarter*. Il restera donc 5s. 3d. pour couvrir le transport depuis la Rivière du Loup à Liverpool. Le gouvernement est convenu de faire expédier une couple de cargaisons à 1s. 3d., ce qui laissera juste 4s. pour le steamer.

Si le taux du fret était de 12s. par *quarter*, il resterait de 4s. 3d. à 4s. 6d. par *quarter* pour le steamer partant d'Halifax, ce qui est le plus haut prix qu'il puisse obtenir.

Le taux de 1s. 3d. par *quarter*, de la Rivière du Loup à Halifax, n'en est pas un sur la continuation duquel on puisse compter, car il ne couvre pas, cela est clair, les frais du transport.

Je serai toujours bien disposé à vous fournir en tout temps tous autres renseignements en mon pouvoir, et c'est avec plaisir que je recevrai votre visite à mon passage à Halifax.

Tout à vous,

J. C. BRYDGES.

MacKasey et Cie,
Halifax.

MacKasey et Cie

Halifax, 22 février 1878.

Cher monsieur,—Nous avons reçu votre lettre du 4 du courant et en avons noté le contenu. Nous en avons aussi adressé un extrait à nos correspondants d'Angleterre, avec une carte en petit du continent nord-américain sur laquelle sont indiquées les directions suivies par l'Intercolonial, le Grand-Tronc et le réseau des voies ferrées jusqu'à San Francisco.

La dernière malle d'Angleterre nous a apporté une lettre venant d'eux, datée du 4 du courant; ils nous aviseront par le câble dès qu'ils auront un bâtiment disponible; ils aimeraient à établir des relations commerciales entre Halifax et Liverpool, mais ne peuvent faire naviguer leurs navires à des prix ruineux.

Leur télégramme disait: "*Ne pouvons accepter moins de 5s. 6d. pour Liverpool.*"

Nous comprenons par là qu'ils auraient envoyé un navire pour ce prix, mais qu'ils s'attendraient à un prix plus élevé.

Dans une de leurs lettres, ils nous ont envoyé la note ci-incluse d'une compagnie de Glasgow. Ils ajoutaient: Nous voyons que les prix cotés de ce coté-ci sont plus élevés que ceux mentionnés par vous, et nous vous adressons la note ci-incluse reçue par nous aujourd'hui d'une compagnie de Glasgow. Voici à quel sujet ils nous ont envoyé cette note. Nous avions reçu du Grand-Tronc une lettre nous disant que si nous pouvions engager un navire pour 6s. 9d. par *quarter*, le trafic s'ouvrirait. Nous télégraphiâmes cette proposition en Angleterre, mais dans l'intervalle, le navire en vue avait été affrété pour la Méditerranée, parce que le fret d'ici était trop bas.

Si le prix du transport de Toronto à Liverpool était de 12s. 3d,, il resterait 5s. 6d. pour le steamer partant d'Halifax; sur cela, ce steamer aurait à payer sa main-d'œuvre, les sacs et la mise en sacs.

Le Grand-Tronc prenant 55 pour cent, soit..........................	5s. 6d.
L'Intercolonial prenant par *quarter*....................................	1s. 3d.
Il resterait pour le steamer..	5s. 6d.
	12s. 3d.

Si on nous télégraphie de nouveau relativement au fret des steamers, nous sommes aujourd'hui plus au fait des détails que nous ne l'étions il y a un mois, et nous pouvons opérer avec plus d'économie pour le navire. La mise en sacs ne coûtera à Montréal que la moitié de ce qu'il faudrait payer ici pour le service de l'élévateur.

Veuillez nous donner votre opinion sur la note incluse. Nous croyons qu'il ne faut pas faire foi sur ce qu'on y dit par rapport à Portland.

Nous avons l'honneur,
d'être respectueusement,
etc., etc.

MacKASEY & Cie

C. J. Brydges, écr.,
Gérant, chemins de fer du gouvernement,
Montreal.

Montréal 27 février 1878.

Chers messieurs,—J'ai reçu ce matin votre lettre du 22, et prends note de ce qu'elle contient.

J'espère être sous peu à Halifax où j'aurai l'occasion de vous rencontrer. Les prix sont sujets à varier un peu, mais du moment que vous pourrez connaître le jour précis auquel un steamer viendra au mouillage, j'aimerais avoir de vos nouvelles par lettre ou par le télégraphe.

Tout à vous,

J. C. BRYDGES.

MacKasey et Cie.,
Halifax.

Chemin de fer Grand-Tronc du Canada.
Montréal, 25 mars 1878.

Cher monsieur,—J'ai reçu aujourd'hui votre lettre du 20 au sujet de l'expédition d'une cargaison de grain par Halifax. Je ne pense pas que nous puissions aujourd'hui avoir 9s. pour le transport de Toronto à Liverpool. Je ne sais si un steamer spécial pourrait accepter la division proposée du prix de transport.

L'abaissement des prix de Chicago à 8s. 3d. pendant ce mois nous empêche de prendre des contrats pour le grain canadien.

J'ai l'honneur, etc.,

JOHN PORTEOUS.

C. J. Brydges, écr.,
Chemin de fer Intercolonial,
Montréal.

RÉPONSE

(21 *s*)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 mars 1878 ;—demandant un état indiquant tous les contrats donnés depuis 1867, y compris ceux de l'Intercolonial, ceux donnés aux plus bas soumissionnaires et ceux donnés à d'autres ; la différence entre le prix donné et celui demandé par le plus bas soumissionnaire, et quelles sont les raisons qui ont empêché de donner le contrat au plus bas soumissionnaire ; et tous les ordres en Conseil et toute la correspondance s'y rattachant.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,
Ottawa, 1878.

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemins et ponts.*	
1	Daniel Fraser. No. 3,138. 15 juillet 1867.	1,044	1,044	....	Nil.	Réparations au chemin de Métapédiac, division sud.	Pas de soumissions. Contrat adjugé par le contrôleur du chemin, qui était autorisé par O. C. 86,142, 22 juin 1867, à dépenser $3,000 en réparations. (No. 624, 14 août 1867.)
	J. R. O'Connor. No. 3,136. 21 août 1867.	4,343	....	6,354	2,011	Construction d'un pont à Manotick, Ile Longue, riv. Rideau.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,665. (Voir No. 223, 12 juillet 1867.) Plus basse, D. Ross ; a refusé le contrat. Seconde plus basse acceptée avec modifications. (Voir Nos. 223 et 304, 19 juillet 1867.)
						Glissoires et estacades.	
	John Harvey. No. 3,151. 28 décembre 1867.	4,000	4,000	....	Nil.	Construction d'un cloisonnage, d'une digue et d'une glissoire, aux rapides des Chênes, rivière des Outaouais.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,577. (Voir cédule No. 84,702, 5 mars 1867.) Plus basse acceptée, $4,798, par O.C. 2,061, 28 décembre 1867. Après que M. Harvey eût réduit le montant de sa soumission dans les limites du crédit voté ($4,500), parce qu'il avait pu faire des arrangements beaucoup plus favorables pour se procurer le bois nécessaire qu'il ne pensait pouvoir le faire lorsqu'il avait envoyé sa soumission, en mars 1867. (Voir No. 1634. H. Merrill à F. Braun, 6 novembre 1867.)

						Havres et jetées.	
4	Murphy et Lawlor. No. 7, N.E. 20 juin 1867.	1,230	1,230	....	....	Construire un phare et une maison d'habitation à l'île Moser, rivière LaHave, N.-E.	Ouvrages donnés par le bureau des Travaux Publics de la Nouvelle-Ecosse, Frederick Brown, président, avant la proclamation de l'Union. (No. 478, 23 juillet 1867.)
5	Murphy et Lawlor. No. 8, N.E. 20 juin 1867.	1,690	1,690	....	....	Construire un phare et une maison d'habitation à la Pointe de Peggy, Baie Marguerite, N.-E.	
6	Dexter et Robichau. No. 12, N.E. 26 juin 1867.	2,800	2,800	....	....	Construire un phare et une maison d'habitation sur le cap Ste. Marie, N.-E.	
7	Robert Purves. No. 9, N.E. 20 juin 1867.	1,750	1,750	....	....	Construire un phare et une maison d'habitation à la pointe de la Roche-Noire.	
8	Robert Purves. No. 10, N.E. 20 juin 1867.	1,450	1,450	....	....	Construire un phare sur l'île Caribou.	
9	E. G. Randall. No. 11, N.E. 20 juin 1867.	898	898	....	....	Construire un phare sur l'île Pomket.	
10	S. Peters. No. 3,140. 8 octobre 1867.	8,793	....	11,990	3,197	Construction d'un phare sur pilier, pointe St. Laurent, île d'Orléans.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $18,400. (Voir cédule 643, 20 août 1867.) Seconde plus basse acceptée. (O. C. 1048, 1er octobre 1867.) Plus basse, Germain Michaud, $8,793, déclarée par M. Page être "beaucoup plus basse que la valeur de l'ouvrage." (O. C. 1,048, 1er octobre 1867.)
						Canal Welland.	
11	John Brown. No. 3,167. 24 mars 1868.	32,583	32,583	....	Nil.	Achever l'approfondissement du canal au niveau du lac Erié.	Pas de soumissions demandées par annonces publiques. L'ingénieur en chef des Travaux Publics demande à M. Brown de faire une soumission, et il recommande de l'accepter parce qu'il "ne lui paraissait pas (à l'ingénieur) qu'il y eut de mode plus économique de faire faire ces travaux qu'au moyen d'un marché entre le département et M. Brown pour l'exécution des plus importants de ces travaux." (O.C., 2,361, 28 janvier 1868.)
12	William Henery. No. 3,180. 5 août 1868.	1,825	1,825	....	Nil.	Construire un bureau pour le percepteur de Port Robinson.	Une seule soumission reçue et acceptée sur la recommandation de l'ingénieur en chef. (Voir No. 4,128, 27 juillet 1868.) Ouvrage autorisé par O.C., 4,263, 5 août 1868, à $22,000.
	A reporter...............	62,406	49,270	18,344	5,208		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Welland.*—Suite.	
13	*Report*....................	62,406	49,270	18,344	5,208		
	John Brown. No. 3,179. 10 août 1868.	15,300	15,300	....	Nil.	Agrandissement du bassin de Port Colborne, et dragage entre les jetées à Port Dalhousie.	Une seule soumission reçue et acceptée sur la recommandation de l'ingénieur en chef. (Voir No. 4,128, 27 juillet 1868.) Ouvrage autorisé par O.C., 4,263, 5 août 1868.
14	Angus McDonald. No. 3,178. 17 août 1868.	16,615	16,615	....	Nil.	Construire la superstructure de la jetée ouest, Port Dalhousie.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $19,524. Plus basse acceptée. (Voir No. 4,128, 27 juillet 1868.) Ouvrage autorisé par O.C., 4,264, 5 août 1868, pour $17,000.
15	David Irwin. No. 3,181. 21 août 1868.	1,750	1,750	....	Nil.	Construire un bureau pour le percepteur de Dunnville.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,050. Plus basse acceptée, sur la recommandation de l'ingénieur en chef des Travaux Publics. (Voir No. 4,128, 27 juillet 1868.) Ouvrage autorisé par O.C., 4,263, 5 août 1868.
						Canal Grenville.	
16	Jas. Goodwin. No. 3,161. 5 février 1868.	10,000	10,000	....	Nil.	Améliorer et réparer le canal Grenville.	Travaux supplémentaires se rattachant au contrat No. 3,120, daté du 18 mai 1867. L'offre de M Goodwin, No. 2,394, 1er fév. 1868, de faire l'ouvrage aux prix qui lui étaient payés en vertu de son contrat précédent, excepté pour l'excavation dans le roc, fut acceptée sur la recommandation de l'ingénieur contrôleur, J. G. Sippell. (No. 2,402, 3 février 1868.) Ouvrage autorisé par O.C., No. 2,253, 16 janv. 1868.

						Canal Cornwall.	
17	Andrew Hodge. 3,186. 28 décembre 1868.	9,253	....	10,492	1,239	Construire un déversoir, des ventelles, etc., entre les écluses Nos. 17 et 18.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $16,959. (Voir cédule No. 4,180, 31 juillet 1868.) Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, James McCarron, $9,253. "Sur informations prises, il appert que Mr McCarron n'a aucune expérience des travaux de ce genre, et que les prix auxquels il offre de faire l'ouvrage sont de beaucoup au-dessous de leur valeur réelle, et de plus, que M. R. H. McGreevy, qui est la principale caution offerte par M. McCarron, refuse d'en prendre la responsabilité." (Voir O.C. 4,425, 22 août 1868.)
18	Andrew Hodge. No. 3,187. 28 décembre 1868.	17,908	....	18,374	466	Construire une jetée à l'entrée du canal.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $30,735. (Voir cédule No. 4,166, 31 janvier 1868.) Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Almond Hemenway, $17,908. "Après informations prises, il paraît que ni M. Hemenway ni les cautions offertes ne sont capables ou responsables." (Voir O.C. 4,425, 22 août 1868.)
						Havres et jetées.	
19	John McLachlan. No. 6, N.B. 1er avril 1868.	3,100	3,100	....	Nil.	Construire un phare temporaire sur Beacon Block, St. Jean, N.B.	Pas de soumissions demandées par annonce, etc. Une seule soumission reçue par M. Page, qu'il transmit dans le No. 2,514, 11 fév. 1878. L'ouvrage ayant été déclaré urgent par l'ingénieur en chef des Travaux Publics, (télégramme No. 2,451, 5 février 1868,) il reçut l'ordre suivant par télégramme No. 1946, du 4 mars 1868 : "Signez le contrat avec McLachlan, si vous croyez ses conditions acceptables, de suite, la soumission n'étant pas arrivée."
						Edifices publics.	
20	Thos. Painter. No. 3,185. 27 août 1868.	678	678	....	Nil.	Construire une poudrière et un mur à la pointe Nepean, cité d'Ottawa.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $925. (Cédule No. 4,311, 12 août 1868.) Plus basse acceptée. Ouvrage autorisé par O.C. 3,605, 1er juin 1868.
21	J. Cummings. No. 3,207. 18 décembre 1868.	1,200	1,200	....	Nil.	Convertir la maison de Reynolds en hôpital militaire, cité d'Ottawa.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,677, toutes inclues dans le No. 5,472, 15 décembre 1868. Plus basse acceptée.
	A reporter...............	138,210	97,913	47,210	6,913		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics, Ottawa.*	
	Report....................	138,210	97,913	47,210	6,913		
22	Thomas C. Pidgeon. No. 3,183. 31 août 1868.	1,300	1,300	....	Nil.	Construire une nouvelle porte cochère à Rideau Hall.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,825. Plus basse acceptée. (Cédule 4,302, 11 août 1868). Ouvrage autorisé par O. C. 3,948, 2 juillet 1868, affectant $8,000 pour nouveaux travaux à Rideau Hall, etc.
23	John Stewart. No. 3,181. 31 août 1868.	875	875	....	Nil.	Construire une allonge à l'ancienne loge du portier, à l'entrée de Rideau Hall.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,175. Plus basse acceptée. (Cédule 4,302, 11 août 1868) Ouvrage autorisé par O.C. 3,948, 2 juillet 1868, affectant $8,000.
24	John Heney. No. 3,193. 27 octobre 1868.	15,000	....	16,637	1,637	Fournir le bois de chauffage aux édifices publics pendant trois ans, à commencer du mois d'octobre 1868.	Huit soumissions reçues, dont l'une n'était que pour du bois vert seulement, la plus haute s'élevant à $19,000, pour la provision ordinaire, livrée aux édifices. (Cédule 4,320, 12 août 1868.) Cinquième plus basse acceptée par O.C. 4,741, 23 sept. 1868. Plus basse, James Driscoll, $15,000, pour bois livré aux édifices : 2e plus basse, Wm. McCaffrey, $15,587, do. ; 3e plus basse, Geo. Bowie, $15,850, do. ; 4e, John O'Reilly, $15,937, do. "Les quatre plus bas soumissionnaires ont notifié le département qu'ils ne voulaient ou ne pouvaient pas s'en tenir aux conditions de leurs soumissions." (Voir O.C. 4,741, 23 sept. 1868 ; aussi No. 4,481, 31 août 1868 ; No. 4,507, 1er sept., 1868 ; No. 4,453, 28 août 1868, des second, troisième et quatrième plus bas soumissionnaires.)

						Améliorations des rivières.	
25	Jas. Dimwoodie. No. 3,174. 3 juin 1868.	1,200	1,200	....	Nil.	Améliorer la navigation de la rivière Trent, aux rapides de Brook.	Pas de soumissions demandées. Ouvrage adjugé par le contrôleur des travaux de la Trent, G. W. Ramsay, écr. (Voir No. 3,150, 20 avril 1868, de G. Ranney à F. Braun.) Dépense autorisé par O. C., No. 3,021, 3 avril 1868.
						Chemins et ponts.	
26	Daniel Fraser. No. 3,169. 28 mai 1868.	5,600	5,600	....	Nil.	Entretenir le chemin de Matapédiac, 82 milles (du 14e au 96e mille), à $800 par année.	Pas de soumissions demandées. Offre de M. Fraser acceptée par O. C., No. 3,323, 4 mai 1863, sur la recommandation du contrôleur du chemin dans son rapport, No. 3,235, 29 avril 1868.
						Chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.	
27	Cie. Canadienne de locomotives et machines. No. 13, N.-E., 8 octobre 1868.	26,000	26,000	....	Nil.	Construire deux locomotives.	Pas de soumissions demandées. Offre de la compagnie Canadienne de locomotives et machines, acceptée par O.C. No. 468, 22 juillet 1868.
28	G. P. Mitchell. No. 14, N.E. 17 août 1868.	21,836	21,836	....	Nil.	Excavation dans le roc au dépôt de Richmond, Halifax.	Contrat adjugé par le ministre des Travaux Publics, pendant qu'il était à Halifax en août 1868. (Voir No. 582, 18 septembre 1868 ; A. Longley à l'hon. Wm. McDougall.) Dépense autorisée par O. C. 620, 9 octobre 1868, affectant $10,000 à cet ouvrage.
29	Wm. Stewart. No. 15, N.E. 17 août 1868.	11,025	11,025	....	Nil.	Reconstruction du pont du chemin de Darmouth et du pont sur pilotis, enbranchement de Windsor.	Contrat adjugé par le ministre des Travaux Publics pendant qu'il était à Halifax en août 1868. (Voir No. 582, 18 sept. 1868 ; A. Longley à l'hon. Wm. McDougall.) Dépense autorisée par O.C. 620, 9 octobre 1868, affectant $10,000 à cet ouvrage.
						Canal Welland.	
30	Cie. d'éclairage au gaz de Ste. Catherine et du canal Welland, No. 3,229. 15 juillet 1869.		5,512	....	Nil.	Eclairer le canal Welland au moyen de 52 reverbères, à $106 chaque par année.	Renouvellement du contrat pour fournir le gaz, sur la recommandation de J. Page, écr., ingénieur en chef des Travaux Publics. (Voir No. 2,017, 20 déc. 1867, et No. 6,922 5 juin 1869.)
31	Angus McDonald. No. 3,251. 23 août 1869.	20,519	20,519	....	Nil.	Reconstruction de la superstructure de la jetée est, Port Dalhousie.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,060. Plus basse acceptée. (Cédule 7,723, 14 août 1869). Dépense autorisée par O.C. 7,172, 25 juin 1869.
	A reporter	247,077	191,780	63,847	8,550		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Remorquage.*	
	Report..................	247,077	191,780	63,847	8,550		
32	Calvin et Breck. No. 3,217. 26 février 1869.	12,000	12,000	....	Nil.	Service de remorquage entre Lachine et Kingston.	Contrat renouvelé pour les saisons de 1869 et 1870, par O.C. 5,943, 22 février 1869, pour les raisons énoncées dans le rapport au Conseil, No. 4,020, 19 février 1869.
						Havres et jetées.	
33	R. A. Lyon et Cie. No. 3,253. 16 août 1869.	195	195	....	Nil.	Construire une tourelle de phare à la pointe Michel, île Manitouline, lac Huron.	L'offre de R. A. Lyons pour la construction de ce phare fut acceptée par un O.C. en date du 25 juin 1869, et la dépense autorisée par O.C. du 30 juin 1869, tous deux étant basés sur un mémoire soumis par le ministre de la Marine et des Pêcheries les 1er et 29 juin 1869, respectivement. (Voir No. 7,352, 9 juillet 1869, et ses incluses.)
34	Clark et Stackhouse. No. 24, H.B. 6 septembre 1869.	1,850	....	2,450	600	Construire un phare à Machias, île aux Phoques, N.-B.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,040. La troisième plus basse acceptée. Plus basse, Alex. Bayne, $1,850; seconde plus basse, C. E. Raymond, $1,900. Ces deux personnes avaient eu des contrats pour l'exécution de travaux pour le département de la Marine et des Pêcheries, et ells avaient donné si peu de satisfaction que le ministre en charge de ce département recommanda que leurs soumissions fussent mises de côté. (Voir rapport au Conseil, No. 5,157, 12 août 1869.) Dépense autorisée par O.C. 7,658, 9 mars 1869.)

35	John Duffy. No. 28, N.B. 8 octobre 1869.	2,974	2,974	....	Nil.	Construire un phare et une maison sur l'île Jourimaine.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,500. La plus basse acceptée, (Voir No. 5,999, 2 mars 1869, et incluses.) Construction de phare, etc., autorisée par O.C. 8,059, 9 septembre 1869.
						Edifices publics.	
36	Thomas C. Pidgeon, No. 3,212. 16 février 1869.	650	650	....	Nil.	Construire une maison de garde sur la Côte du Colonel, cité d'Ottawa.	Ouvrage donné par M. Rubidge (Voir No. 5,673, 12 janvier 1869). Dépense autorisée par O.C No. 5,663, 11 janvier 1869.
37	Wittorow et Hillock. No. 3,216. 13 janvier 1869.	800	800	....	Nil.	Changements au bureau de poste, Toronto.	Ouvrage donné par M. Rubidge sous les instructions endossées au No. 5,465, (Voir No. 5,725, 21 août 1869). Dépense autorisée par O.C., 5,869, 8 février 1869.
38	Jas. Derlin. No. 3,212. 1er février 1869.	550	550	....	Nil.	Enlèvement de la neige et du fumier, et fournir de l'eau à Rideau Hall.	Six soumissions reçues pour l'enlèvement de la neige, la plus haute s'élevant à $190, et cinq soumissions pour charroyer l'eau et le fumier, etc., la plus haute s'élevant à $590. La plus basse pour les trois services réunis fut acceptée sur la recommandation de F. P. Rubidge. (Cédule 5,798, 1er février 1869.)
						Dragueurs.	
39	Pounds Manufacturing Co. No. 27, N.B. 10 novembre 1869.	7,000	7,000	....	Nil.	Construire une drague, "brevet d'Otis," pour l'ouvrage du Nouveau-Brunswick.	Ouvrage autorisé par O.C. 8,559, 9 novembre 1869, affectant $18,500. Contrat adjugé sur la recommandation de M. W. M. Smith, (No. 8,037, 3 août 1869), approuvée par l'ingénieur en chef des Travaux Publics dans son rapport No. 8,431, 28 octobre 1869.
						Chemin de fer Intercolonial.	
40	G. et J. Worthington. Contrat No. 2. 4 mars 1869.	175,000	....	189,700	14,700	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section, 20 milles, dans la province de Québec.	Soixante-douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $700,000. La deuxième plus basse, G. et J. Worthington, acceptée, $189,700. Plus basse, H. H. Horsey et Cie, $175,000. Refusèrent de signer le contrat, par suite d'une erreur dans leurs calculs. (Voir leur lettre du 13 février 1869.) En sus du prix du contrat, il a été payé $35,000, pour ouvrage extra.
	A reporter............	448,096	215,949	255,997	23,850		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneu., et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
	Report...............	448,096	215,949	255,997	23,850		
41	G. et J. Worthington. Contrat No. 1. 4 mars 1869.	255,600	....	299,000	43,400	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section, 20 milles, dans la province de Québec.	Soixante-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $921,000. La deuxième plus basse, G. et J. Worthington, acceptée, $299,000. Plus basse, George Neilson, $255,600; il refusa de signer le contrat, par suite d'une erreur dans ses calculs. En sus de la somme stipulée par le contrat, il a été payé $60,000 en partie à cause des difficultés éprouvées dans les déblais pratiqués dans l'argile aux Trois-Pistoles, et en partie pour ouvrage extra.
42	Elliott, Grant et Whitehead. Contrat No. 3. 4 mars 1869.	288,000	288,000	....	Nil.	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section 24 milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Cinquante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $936,000. La plus basse, MM. Elliott, Grant et Whitehead, acceptée, $288,000. Ce contrat fut ensuite annulé, les entrepreneurs n'ayant pu exécuter les travaux d'une manière satisfaisante. Premier contrat annulé.
43	Elliott, Grant et Whitehead. Contrat No. 4. 4 mars 1869.	297,000	....	324,000	27,000	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section 27 milles, dans la province de la Nouvelle Ecosse.	Cinquante-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $918,000. La plus basse, G. et J. Worthington, $297,000, fut d'abord acceptée, mais le contrat fut ensuite cédé par G. et J. Worthington à MM. Elliott, Grant et Whitehead, du consentement des commissaires. (Voir leur rapport au Conseil, 4 mars 1869, approuvé par le Conseil)

							Ces entrepreneurs, MM. Elliott, Grant et Whitehead, firent faillite, et leur contrat fut résilié. Le premier contrat fut annulé après qu'il eut été fait de l'ouvrage pour $46,200, les entrepreneurs trouvant leurs prix trop bas.
44	Jacques Jobin. Contrat No. 6. 22 avril 1869.	237,300	....	241,500	4,200	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 21 milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Quatre-vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $818,813. La deuxième plus basse, Jacques Jobin, acceptée, $241,-500. La plus basse, A. L. Sinclair, $237,300. Soumission retirée, parce qu'il ne put fournir de cautions satisfaisantes. Premier contrat annulé.
45	H. J. Sutton et Cie. Contrat No. 7. 29 avril 1869.	333,360	....	413,955	80,595	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 24¼ milles, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.	Quatre-vingt-trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,008,000. La sixième plus basse, H. J. Sutton et Cie., acceptée, $413,955. Première plus basse, H. H. Bailey, $333,600, retirée. La deuxième plus basse, Berlinguet et Cie., $351,875, retirée. * 3me plus basse, Lowe et Hanson, $358,248. * 4me do C. A. Bailey, $396,000. * 5me do McDonald et Cie., $408,000. Premier contrat—après avoir fait pour $53,731 d'ouvrage, en 1869, les entrepreneurs abandonnèrent l'entreprise parce que leurs prix étaient trop bas.
46	Ed. Haycock. Contrat No. 5. 29 avril 1869.	345,997	....	361,574	15,577	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 26 milles, dans la province de Québec.	Quatre-vingt-deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,014,000. La cinquième plus basse acceptée, Edward Haycock, $361,574. Les plus bas soumissionnaires, Berlinguet et Huot, $345,997, refusèrent le contrat, ne pouvant fournir les cautions nécessaires. Les seconds plus bas, Thomas Foley et Cie., $349,960. Les commissaires trouvèrent que les cautions offertes n'étaient pas satisfaisantes, et que les soumissionnaires ne possédaient pas l'habileté, l'expérience et les ressources nécessaires pour leur permettre d'exécuter l'ouvrage convenablement. Troisième plus bas soumissionnaire, W. Fournier, $360,750. Pas de cautions offertes. Quatrième plus basse, H. H. Bailey, $361,400, retirée. Première adjudication. L'entrepreneur abandonna l'ouvrage après qu'il lui eut été payé une somme de $18,762 pour ouvrage fait.
	A reporter	2,205,353	503,949	1,896,026	194,622		

* Les commissaires, après informations prises, ne furent pas satisfaits des cautions offertes par aucun de ces soumissionnaires.

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report	2,205,353	503,949	1,896,026	194,622	*Ch. de fer de la Nouvelle-Ecosse.*	
47	Joseph Hamilton. No. 22, N.E., 16 août 1869.	2,670	2,670	....	Nil.	Construire un hangar à fret à Richmond, Nouvelle-Ecosse.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,448. Cédule datée du 17 août 1869, inclue dans le No. 14,099, 14 juillet 1877. Dépense autorisée par O.C., 1,080, 25 juin 1869. La plus basse acceptée.
48	Thos. Morton. No. 23, N.E. 16 août 1869.	623	623	....	Nil.	Fournir le bois pour renouveler le pont Blackburn.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $826. Voir cédule datée 17 août 1869, inclue dans le No. 14,099, 14 juillet 1877. Dépense autorisée par O.C., 1,079, 25 juin 1869, et accordée par M. Carvell. La plus basse acceptée.
49	W. J. Allison. No. 25, N.E. 30 août 1869.	377	377	....	Nil.	Gratter et peinturer les ponts de Ste. Croix et Stillwater sur la ligne principale, chemin de fer de la N.-E. et embranchement de Windsor.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,000. Voir cédule datée 1er septembre 1869, inclue dans le numéro 14,099, 14 juillet 1877. Dépense autorisée par O C., 1,079, 25 juin 1869, et accordée par M. Carvell. La plus basse acceptée.
50	W. M. Dimock, No. 26, N.E. 30 août 1869.	1,218	1,218	....	Nil.	Gratter et peinturer les ponts à Enfield, Fletchers, Shubénacadie et Stewiache.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'elevant à $3,000. Cédule datée 1er septembre 1869, inclue dans le No. 14,099, 14 juillet 1877. Dépense autorisée par O.C., 1,079, 25 juin 1869, et accordée par M. Carvell. (Voir 1,281, 22 oct., 1869.) La plus basse acceptée.

						Chemin de fer Intercolonial.	
51	J. B. Bertrand et Cie. Contrat No. 9. 26 octobre 1869.	220,632	....	351,897	134,265	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 21 milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Trente-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $633,528. Dixième plus basse, J. B. Bertrand et Cie., acceptée, $354,897. Première plus basse, Grey et Lowe, $220,632, les commissaires n'avaient pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Deuxième plus basse, Steeves, Longstaff et Cie., $297,310, les commissaires n'avaient pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Troisième plus basse, J. S. Grant, $303,770, les commissaires n'avaient pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Quatrième plus basse, Piton et Dussault, $311,787, les commissaires n'avaient pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Cinquième plus basse, Ralph Jones, $314,297 ; soumission retirée par suite d'une erreur dans les calculs. Sixième plus basse, C. Touchette, $315,000, les commissaires n'avaient pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Septième plus basse, Berlinguet et Huot, $329,433 ; n'ayant pu, dans une occasion antérieure, parfaire un contrat qui leur avait été adjugé, parce que leurs cautions avaient refusé de signer les obligations nécessaires, les commissaires ne peuvent en recommander l'acceptation. Huitième plus basse, Sutton et Angus, $338,698 ; ces personnes ayant déjà un contrat, les commissaires furent d'avis qu'il ne serait pas prudent de leur en donner davantage. Neuvième plus basse, A. Elliott et Cie., $346,240 ; ces personnes ayant déjà un contrat, les commissaires furent d'avis qu'il ne serait pas prudent de leur en donner davantage. Ces entrepreneurs déclarèrent qu'il leur était impossible de continuer l'ouvrage, lorsque MM Berlinguet et Cie., avec lesquels ils étaient associés, ne purent parfaire leur contrat. En 1873, le gouvernement se chargea de terminer cette division.
52	Duncan McDonald. Contrat No. 8. 1er novembre 1869.	100,000	100,000	....	Nil.	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 20½ milles, dans la province de Québec.	Cinquante-trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $300,209. Plus basse, Duncan McDonald, $100,000, acceptée.
	A reporter...............	2,530,873	608,837	2,250,923	328,887		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA —*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
	Report.....................	2,530,873	608,837	2,250,923	328,887		
53	Davis, Grant et Sutherland. Contrat No. 11. 1er nov. 1869.	61,713	61,713	....	Nil.	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 4½ milles, dans la province de la Nouvelle-Ecosse.	Quarante soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $167,000. La plus basse, MM. Davis, Grant et Sutherland, $61,713, acceptée. Les frais de construction furent augmentés de $8,668, par suite de changements apportés dans le tracé et les rampes.
54	Sumner et Somers. Contrat No. 12. 1er novembre 1869.	539,174	....	597,600	58,426	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 24½ milles, dans la Nouvelle-Ecosse.	Cinquante soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,341,229. Deuxième plus basse, MM. Sumner et Somers, $597,600, acceptée. La plus basse, Wm. Barker et Cie., $539,174. En examinant leur soumission on s'aperçut qu'elle n'était pas satisfaisante, et les commissaires n'avaient pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Le 1er juillet 1872, le gouvernement se chargea de finir les travaux, bien qu'une somme de $551,000 eût été payée aux entrepreneurs, et qu'il eût été dépensé $105,000 de plus que le prix originaire du contrat.
55	McBean et Robinson. Contrat No. 10. 5 novembre 1869.	308,395	....	362,083	53,688	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 20 milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Trente-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $695,050. La septième plus basse, Robinson et McBean, $362,083, acceptée. Plus basse, A. Elliott et Cie., $308,395, retirée. Deuxième plus basse, P. Marier et Cie., $323,000, les commissaires n'ayant

							pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Troisième plus basse, C. Touchette, $330,000, les commissaires n'ont pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Quatrième plus basse, Piton et Dussault, $330,340 ; les commissaires n'ont pas foi dans leur habileté, expérience et ressources. Cinquième plus basse, Sutton Angus, $349,970 ; ces personnes ayant déjà obtenu un contrat, les commissaires ne purent recommander qu'il leur fut confié plus d'ouvrage pour le moment. Sixième plus basse, Berlinguet et Huot, $357,603 ; n'ayant pu terminer une entreprise qui leur avait été adjugée antérieurement, parce que leurs cautions avaient refusé de signer les obligations nécessaires, les commissaires ne crurent pas à propos de recommander l'acceptation de leur soumission. Le 20 août 1870, après qu'il eût été fait pour $30,850 d'ouvrage, le contrat fut résilié et de nouvelles soumissions demandées.
						Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.	
56	Wm. Stewart. No. 29, N.S. 20 novembre 1869.	415	....	525	180	Construire un hangar à citerne et une citerne à Polly Bog, chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Ouvrage autorisé par O.C. 1,079, 25 juin 1869. Quatrième plus basse soumission acceptée sur la recommandation de L. Carvell, qui télégraphia : "Stewart est bas et le seul homme responsable." (Voir télégramme 1,345, 1er déc. 1869.) Plus basse, Hall, $415 ; 2e plus basse, Hollingworth, $525 ; 3e plus basse, Fisher, $550.
						Canal Welland.	
57	David Irwin. No. 3,289 19 juillet 1870.	24,170	24,170	....	Nil.	Construire un coursier de décharge à Dunnville.	Dépenses autorisées par O C. 11,608, 7 juillet 1870. (Cédule 11,496, 30 juin 1870.) Troisième soumission reçue ; la plus haute s'élevant à $27,705. Plus basse acceptée.
						Canal Lachine.	
58	John A. Cameron. No. 3,301. 10 septembre 1870.	23,525	....	32,960	9,435	Construire un déversoir régulateur, etc., à Lachine.	Cédule 12,213, août 1870. Troisième soumission reçue, la plus haute s'élevant à $55,204. Troisième plus basse acceptée. O.C. 12,277, 27 août 1870. Plus basse, E. O. Richard et fils, $23,525, beaucoup plus basse que la valeur actuelle de l'ouvrage ; 2e plus basse, A. F. McDonald, $28,802 ; retirée par No. 12,180, 22 août 1870.
	A reporter............	3,488,765	695,220	3,214,161	450,616		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Nombre.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Grenville.*	
	Report...............	3,488,765	695,220	3,244,161	450,616		
59	James Goodwin. No. 3,346. 25 octobre 1870.	239,787	....	271,102	31,315	Agrandir le canal Grenville et construire les écluses 9, 10, 11.	Vingt-sept soumissions reçues ; la plus haute s'élevant à $499,990. (Cédule 12,769, 29 octobre 1870.) Troisième plus basse soumission acceptée. O.C. 13,108, 24 octobre 1870. Deuxième plus basse, Brophey et Cie., $248,785, retirée par No. 13,056, 22 oct. 1870. La plus basse soumission de W. Kingsford a été la première acceptée par No. 8,395, 3 oct. 1870, mais les cautions refusèrent de signer le contrat, qui dût être résilié. Voir (No. 13,055, 21 octobre 1870.)
						Canal Rideau.	
60	William Davis. No. 3,278. 2 mai 1870.	6,633	....	7,027	394	Construire un cloisonnage, etc., à Manotick, canal Rideau.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,2(6. (Cédule 10,570, 21 avril 1870.) Deuxième plus basse acceptée. O.C. 10,694, 29 avril 1870. Plus basse, James Goodwin, $6,633 ; retirée par No. 10,597, 23 avril 1870.
						Canal Chambly.	
61	F. B. McNamee. No. 3,348. 31 octobre 1870.	4,984	....	6,100	1,116	Réparer les murs des écluses 3 et 6, canal Chambly.	Six soumissions reçues ; la plus haute s'élevant à $16,250. (Cédule 12,941, 7 oct. 1870.) Troisième plus basse acceptée. O.C. 13,107, 24 oct. 1870. Plus basse, John Cliff, $4,984, "d'individus incapables de faire l'ouvrage." Deuxième plus basse, John Berry, $5,613 ; retirée par No. 12,959, 14 oct. 1870.

62	Henry Gillespie. No. 3,352. 29 novembre 1870.	3,496	3,496	....	Nil.	Construire quatre maisons d'éclusier, Canal Chambly.	**Travaux autorisés par O.C. 12,532, 17 sept. 1870. Six soumissions reçues, la plus élevée, $6,280. (Cédule 12,259, 27 avril 1870.) La plus basse acceptée.**
						Edifices publics.	
63	Grant et Yorke. No. 3,272. 28 avril 1870.	4,975	....	6,625	1,650	Construction d'asiles d'émigrants, Toronto.	Dix-sept soumissions reçues, la plus élevée, $14,800. Cédule 10,115, 23 mars 1870. La seconde des plus basses acceptée. O.C. 10,116, 25 mars 1870. La plus basse, J. Bellingham, $4,975; somme beaucoup au-dessous de la valeur des travaux à exécuter. (O.C. 10,116, 25 mars 1870.)
64	Jos. Laplante. No. 3,286. 15 sept. 1870.	8,880	....	9,400	520	Changements faits à la nouvelle maison de douane, Montréal. (Edifice de la cie. d'assurance Royale.)	Sept soumissions reçues, la plus élevée, $14,915. Cédule 11,127, 30 mai 1870. La seconde des plus basses acceptée, O.C. 11,544, 33 juin 1870. La plus basse, Howley et David, $8,880, qui ont refusé ensuite l'entreprise.
65	Chas. Dunnett. No. 3,316. 26 nov. 1870.	32,500	32 500	....	Nil.	Construire une maison de douane, etc., London.	Dépense autorisée par O.C. 12,534, 17 sept. 1870. Huit soumissions reçues, la plus élevée, $43,947. Cédule 12,371, 5 sept. 1870. La plus basse acceptée.
66	Breton et Frères. No. 3,351. 10 déc. 1870.	41,660	....	43,315	1,655	Construire un nouveau bureau de poste. Québec.....................	Dépense autorisée par O.C. 12,633, 27 sept. 1870. Quinze soumissions reçues, la plus élevée, $56,681. La seconde des plus basses acceptée, O.C. 13,362, 10 novembre 1870. La plus basse, Michel Piton et Cie., $41,660. "Les entrepreneurs et leurs cautions n'occupent pas une position qui permette de les charger de l'entreprise." (Voir O.C. 13,326, 10 novembre 1870.)
						Edifices publics, Ottawa.	
67	D. W. Coward et Cie. No. 3,294. 20 août 1870.	1,450	1,450	....	Nil.	Fournir 200 tonneaux de charbon à grille, édifices publics, Ottawa.	Sept soumissions reçues. Cédule 11,804, 25 juillet 1870. La plus basse acceptée. O.C., 12,025, 9 août 1870.
68	W. Farquhar et Cie. No. 3,293. 18 nov. 1870.	96,497	96,497	....	Nil.	Maçonnerie en pierre et en brique, bibliothèque, édifice du Parlement, Ottawa.	Dépense autorisée par O.C. 10,816, 6 mai 1870. Six soumissions reçues, basées sur le taux des cédules. (Voir cédule 11,994, 3 août 1870. La plus basse acceptée. Total du prix de revient de l'ouvrage selon l'évaluation définitive, $96,497.
	A reporter..........	3,929,127	828,623	3,587,730	487,266		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report	3,929,127	828 663	3,587,730	487,266	*Glissoires et estacades.*	
69	Thos. Walters. No. 3,310. 8 oct. 1870.	3,825	3,825	....	Nil.	Réparations exécutées aux rapides Whitlaw, rivière Otonabee, travaux de la rivière Trent.	Dépense autorisée par O.C. 12,170, 19 août 1870. Soumission la plus basse acceptée par M. Ranney, tel qu'en fait mention son rapport No. 12,503, 17 septembre 1870.
70	William Davis. No. 3,332. 3 nov. 1870.	5,179	....	5,778	599	Construire une nouvelle glissoire, Rivière Noire, constructions sur l'Ottawa.	Deux soumissions reçues, la plus élevée, $7,419. (Cédule 12,728, 3 oct., 1870.) Seconde acceptée, O.C. 13,109, 24 oct. 1870. La plus basse, par John Ashfield, $5,179, qui n'a pu fournir de cautions.
71	John Harvey. No. 3,347. 15 nov. 1870.	2,215	2,215	....	Nil.	Reconstruire la digue et les piliers de Nagle, rivière Madawaska.	Dépense autorisée par O.C. 11,606, 7 juillet 1870, affectant $25,000 à la réparation des travaux sur la rivière Madawaska. Trois soumissions reçues, la plus élevée, $2,907. La plus basse acceptée.
						Chemins et ponts.	
72	Daniel Fraser. No. 3,275. 8 avril 1870.	17,126	17,126	....	Nil.	Faire une partie du chemin de Métapédia pour remplacer celui pris par l'Intercolonial.	Dépense antorisée par O.C. 10,862, 10 mai 1870. Pour éviter des retardements, un contrat a été passé avec M. Fraser sans demander des soumissions. (Voir rapport au Conseil No. 6,684, et O.C. 10,330, 6 avril 1870.)
73	Marcel Leclerc. No. 3,296. 11 juillet 1870.	588	588	.. ..	Nil	Abatti et essouchement du 1er au 6e mille du chemin du golfe Saint-Laurent.	Instructions No. 7,376, 3 juin 1870, à Jos. Rosa, de procéder à la confection du chemin, et de ne pas dépenser au-delà de $10,000.

							Chemin mis à l'enchère, par sections d'à peu près un mille. La plus basse soumission acceptée.
74	Marcel Leclerc. No. 3,297. 18 juillet 1870.	448	448	....	Nil.	Abatti et assouchement du 7e au 10e mille du chemin du golfe St. Laurent.	Instructions à Jos. Rosa de procéder aux travaux. (Voir No. 7,376, 8 juin 1870.) Chemin mis à l'enchère, par sections d'à peu près un mille. La plus basse soumission acceptée.
75	Marcel Leclerc. No. 3,298. 2 août 1870.	1,610	1,610	....	Nil.	Abatti et assouchement du 11e au 25e mille du chemin du golfe St. Laurent.	do do
76	Marcel Leclerc. No. 3,311. 6 août 1870.	72	72	....	Nil.	Nivellement du 1er, 2e et de partie du 3e mille du chemin du golfe, division ouest.	do do
77	Daniel Fraser. No. 3,314. 10 août 1870.	1,000	1,000	....	Nil.	Reconstruction de ponts et ponceaux incendiés, chemin Métapédia.	Dépense autorisée par O.C. 11,613, 7 juillet 1870, affectant $2,700 à ces travaux. Pas de soumissions. Contrat donné au contrôleur du chemin. Travaux d'une nature trop pressante pour demander des soumissions.
78	Riby et autres. No. 3,315. 11 août 1870.	1,200	1,200	....	Nil.	do do ...	do do
79	Jos. Fournier et autres. No. 3,312. 5 septembre 1870.	868	868	....	Nil.	Abatti et assouchement du 38e, 39e, 46e, 47e et 51e au 55e mille sur le chemin du golfe.	Instructions (No. 7,376) au contrôleur de commencer les travaux. Chemin mis à l'enchère par sections d'environ un mille. La plus basse soumission acceptée.
80	Marcel Leclerc. No. 3,313. 10 septembre 1870.	515	515	....	Nil.	Abatti et assouchement du 36e, 37e, 45e, 48e, 49e et 50e mille du chemin du golfe, division ouest.	do do
81	Marcel Leclerc. No. 3,343. 3 october 1870.	1,980	1,980	....	Nil.	Abatti et assouchement du 26e au 34e, du 57e au 59e, du 40e au 44e mille du chemin du golfe, division ouest.	do do
	A reporter...............	3,965,753	860,110	3,593,508	487,865		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemins et ponts.*—Suite.	
	Report	3,965,753	860,110	3,593,508	487,865		
82	Marcel Leclerc. No. 3,344. 4 octobre 1870.	930	930	....	Nil.	Nivellement du 1er, 2e et 4e mille du chemin du golfe, division ouest.	Chemin mis à l'enchère, par sections d environ un mille. La plus basse soumission acceptée.
83	Malory et Gagnon. No. 3 345. 4 octobre 1870	968	968	....	Nil.	Nivellement du 3e, 5e, 6e et 7e au 10e mille du chemin du golfe, division ouest.	do do
						Amélioration de rivières.	
84	John Brown. No. 3,303. 24 octobre 1870.	4,800	4,800	....	Nil.	Dragage d'un chenal au point où la rivière Thames se jette dans le lac Ste. Clair.	Dépense autorisée par O.C. 10,967, 18 mai 1870. Une seule soumission reçue, celle de John Brown, No. 11,635, 28 juin 1870, qui a été acceptée. Télégramme No. 7,707, 18 juillet 1870. Les dimensions du dragage de ce chenal diminuées au chiffre mentionné dans le No. 11,717, 18 juin 1870, afin que l'entreprise fut limitée à la somme affectée.
						Dragueurs.	
85	Clark et Stackhouse. 30 N.B. 1er fév. 1870.	5,700	....	5,931	231	Construit un dragueur et quatre chalands, N.B.	Dépense autorisée par O.C. 8,559, 9 octobre 1869. Cinq soumissions reçues, la plus élevée, $11,250. La deuxième des plus basses acceptée, O.C. 9,098, 7 janvier 1870. La plus basse par A. McRay, $5,700. Jugée trop basse par l'ingénieur en chef du ministère. (Voir O.C. 9,098, 7 janvier 1870.)

						Havres et quais.	
86	Joseph Lavoie. No. 3,339. 25 mai 1870.	300	300	....	Nil.	Construire un phare, une barrière de péage et une maison sur le quai à la Malbaie.	Dépense autorisée par O.C. 9,392, 4 février 1870. Pas de soumissions. Construction entreprise par Michel Forgues, tel qu'autorisé par lettre No. 7,154, 14 mai 1870.
87	Abel Desbiens. No. 3,337. 18 juin 1870.	300	300	....	Nil.	Construire un phare, une barrière et une maison sur le quai aux Eboulements.	do do do
88	Raymond et Tremblay. No. 3,336. 20 juin 1870.	1,813	1,813	....	Nil.	Réparation du quai aux Eboulements.	Pas de soumissions. Reparation entreprise par par C. E. Forgues, tel qu'autorisé par No. 7,393, 9 juin 1870.
89	H. Brassard. No. 3,338. 20 juin 1870.	991	991	....	Nil.	Réparation du quai à Pointe-à-Pic.	Pas de soumissions. Réparation entreprise par C. E. Forgues, tel qu'autorisé par lettre No. 7,394, 9 juin 1870.
90	Dosithée Bernier. No. 3,299. 1er août, 1870.	235	235	....	Nil.	Construire des barrières, maison du gardien et phare sur le quai à Berthier.	Dépense autorisée par O.C. 9,392, 4 février 1870. Une seule proposition faite par J. B. St. Michel, selon rapport No. 11,618, 12 juillet 1870.
91	A. G. Côté. No. 3,299. 2 août 1870.	295	295	....	Nil.	Construire des barrières, maison du gardien et phare à la Rivière du Loup.	do do do
92	Geo. Lévêque. No. 3,299. 3 août 1870.	290	290	....	Nil.	Construire des barrières, maison du gardien et phare à la Pointe aux Orignaux.	do do do
93	Prosper Plourde. No. 3,299. 4 août 1870.	260	260	....	Nil.	Construire des barrières, maison du gardien et phare sur le quai à l'Islet.	do do do
94	Angus McDonald. No. 3,290. 26 août 1870.	13,718	....	14,986	1,268	Contruire partie du quai est et réparer les quais est et ouest, Port Maitland.	Deux soumissions reçues, la plus élevée, $14,986. La deuxième plus basse acceptée, O.C. 12,027, 9 août 1870. La plus basse par J. Parry et Cie., $13,718, qui ont refusé de se charger de l'entreprise.
95	William Hall. No. 3,308. 9 septembre 1870.	2,500	2,500	....	Nil.	Réparations à l'embouchure de la rivière Saugeen, côté nord.	Dépense autorisée par O.C. 12,169, 9 août 1870. Il n'a pas été demandé de soumissions. Marché fait entre M. Page et M. Hall pour que ces travaux fussent terminés avant l'hiver. No. 12,417, 9 sept. 1870.
	A reporter	3,999,053	874,092	3,614,425	489,364		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Havres et quais.*—Suite.	
	Report......................	3,999,053	874,092	3,614,405	489,364		
96	P. B. Coutlée. No. 3,317. 6 octobre 1870.	3,161	3,161	....	Nil.	Construire un pilier d'amarrage à Côteau Landing, fleuve St. Laurent.	Construction décidée par O.C. 12,677, 28 sept. 1870. Onze soumissions reçues, la plus élevée, $5,907. La plus basse acceptée. Cédule 12,611, 20 sept. 1870.
97	J. Lepage. No. 3,361. 18 octobre 1870.	927	927	....	Nil.	Réparer le quai à Rimouski et construire un phare et la maison du gardien, etc.	Dépense autorisée par O.C. 9,435, 4 fév. 1870. Une seule proposition a été faite par J. Lepage et elle a été acceptée. No. 14,019, 31 décembre 1870.
						Chemin de fer Intercolonial.	
98	Berlinguet et Cie. No. 3. 25 mai 1870.	438,480	....	462,444	23,964	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section, 24 milles; dans la province du Nouveau-Brunswick.	Trente-huit soumissions ont été reçues, la plus élevée, $892,500. La troisième des plus basses a été acceptée. Berlinguet et Cie, $462,444. La plus basse, Tracy et Murphy, $438,480; les renseignements obtenus par les commissaires sur l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires n'ont pas permis de leur adjuger l'entreprise. La deuxième des plus basses, Sutherland, Grant et Cie, $456,000, n'a pas été acceptée pour les mêmes raisons. Deuxième adjudication, contrat annulé en 1873 et travaux achevés par le gouvernement en 1874.
99	Smith et Pitblado. No. 4. 25 mai 1870.	375,543	....	438,325	62,782	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section, 27 milles; dans la prov. de la N.-Ecosse.	Quarante-trois soumissions reçues, la plus élevée, $621,584. La septième des plus basses, MM. Smith et Pitblado, $438,325, acceptée.

							Cette soumission porte le No. 20, et il fut permis d'en changer le chiffre rond, qui était de $480,325 pour celui de $438,325, ce qui a permis qu'elle prit le No. 7. La plus basse, Tracy et Murphy, $375,543. Les renseignements obtenus par les commissaires sur l'habileté, l'expérience et les ressources de ces soumissionnaires n'ont pas permis de leur adjuger l'entreprise. La 2me des plus basses soumissions, Summer et Somers, $393,000. Ces personnes avaient déjà le contrat No. 12 et les commissaires ne jugèrent pas à propos de leur en adjuger un autre. La troisième des plus basses, Joseph Townsend, $398,737 ; les renseignements des commissaires sur l'habileté, l'expérience et les ressources de ces soumissionnaires n'ont pas permis de leur adjuger l'entreprise. La quatrième des plus basses, Sutherland, Oaks et Cie, $410,601, non acceptée pour les mêmes raisons. La cinquième des plus basses, T. McManus et Fils, $431,297, rejetée pour les mêmes motifs. La sixième des plus basses, R. P. Mitchell et Cie., $434,955, aussi rejetée pour les mêmes motifs.
100	A. McDonell et Cie. No. 5. 25 mai 1870.	454,503	....	533,000	78,497	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 26 milles ; dans la province de Québec.	Trente-quatre soumissions reçues, la plus élevée, $981,558. Acceptée, la sixième des plus basses, McDonell et Cie, $533,00. La plus basse, J. et T. McGuire, $454,503 ; bien renseignés sur l'habileté, l'expérience et les ressources de ces soumissionnaires, les commissaires n'ont pas jugé à propos de leur adjuger l'entreprise. La seconde des plus basses soumissions, Piton et Cie, $468,000, rejetée pour les mêmes raisons. La troisième des plus basses, H. McDonald et Cie, $500,000, rejetée pour les mêmes motifs. La quatrième des plus basses, A. Lepage et Cie, $510,600 ; aussi rejetée pour les mêmes motifs. La cinquième des plus basses, D. McMillan et Cie, $530,000, rejetée aussi pour les mêmes motifs.
	A reporter	5,271,467	877,880	5,048,194	654,607		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolon.*—Con.	
	Report...............	5,271,467	877,880	5,048,194	654,607		
101	F. X. Berlinguet et Cie. contrat No. 6. 25 mai 1870.	399,917	....	456,946	57,029	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 21 milles, dans la prov. du N.-Brunswick.	Trente-deux soumissions reçues, la plus élevée, $704,613. Acceptée, la cinquième des plus basses, F. X. Berlinguet et Cie., $456,946. La plus basse, T. et T. D. McGuire, $399,917. S'étant renseignés sur l'habileté, l'expérience et les ressources de ces soumissionnaires, les commissaires n'ont pas cru devoir leur adjuger l'entreprise. La deuxième des plus basses soumissions, John Fowler, $400,000, rejetée pour les mêmes raisons que ci-dessus. La troisième des plus basses, Piton et Cie., $415,800, aussi rejetée pour les mêmes raisons. La quatrième des plus basses, H. McDonald et Cie., $440,000, aussi rejetée pour les mêmes motifs. Seconde adjudication, au commencement de 1873, les entrepreneurs se trouvèrent incapables de continuer les travaux ; leur contrat fut annulé et les travaux ont été achevés par le gouvernement en 1874.

102	Jas. Simpson et Cie. contrat No. 7. 25 mai 1870.	450,963	....	557,750	106,787	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 24¼ milles, dans la province de la Nouvelle Ecosse.	Quarante-deux soumissions reçues ; la plus élevée $935,927. Acceptée, la douzième des plus basses, Jas. Simpson et Cie., 557,750. La plus basse, John Lowe et Cie., $450,963 ; rèjetée par les commissaires, qui après information n'ont pas eu confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires. La deuxième des plus basse, McGregor et Cie., $481,487 ; rejetée par les commissaires pour les mêmes motifs. La troisième la plus basses, Wm. Kingsford, $497,520 ; ne portant pas la signature des cautions exigées. La quatrième des plus basses, Sumner et Somers, $499,200, les commissaires ne crurent pas devoir en recommander l'acceptation, les soumissionnaire ayant déjà l'entreprise de la section No. 12. La cinquième des plus basses, Townsend et Sterling, $510,527, rejetée par les commissaires, les renseignements par eux obtenus ne leur donnant pas confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources de ces soumissionnaires. La sixième des plus basses, R. McDonald et Cie., $530,000, rejetée par les commissaires pour les mêmes raisons. La septième des plus basses, McDonell, Evans et Cie., $536,020, rejetée aussi pour les mêmes motifs. La huitième des plus basses, Mitchell et Sutherland, $542,715, rejetée pour les mêmes motifs que ci-dessus. La neuvième des plus basses, J M. Otty et Cie, $547,000, rejetée pour les mêmes raisons. La dixième des plus basses, J. et G. Jackson, $551,000. Les commissaires ayant recommandé que le contrat de la section No. 6 leur fut adjugé, ils ne furent pas d'avis de faire de même pour cette entreprise. La onzième des plus basses, J. B. Guest, $557,000 ; son rejet n'est pas motivé.
	A reporter.........	6,122,347	877,880	6,062,890	818,423		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$		$	$		
	Report.........	6,122,347	877,880	6,062,890	818,423	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
103	W. E. Macdonald et Cie. Contrat No. 13. 25 mai 1870.	738,000	....	909,933	171,933	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section, 20½ milles, dans la province de Québec.	Quarante-deux soumissions reçues, la plus élevée, $1,413,688. Acceptée, la cinquième des plus basses, W. E. Macdonald et Cie., $909,933. La plus basse, John McKenzie, $738,000, rejetée par les commissaires après s'être minutieusement renseignés sur l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires. La deuxième des plus basses, Tracey et Murphy, $774,285; rejetée par les commissaires pour les mêmes raisons. La troisième des plus basses, R. P. Mitchell et Cie., $799,743; aussi rejetée par les commissaires après s'être enquis soigneusement des garanties qu'offraient les soumissionnaires. La quatrième des plus basses, D. Sutherland et Cie., $853,927, rejetée aussi, les commissaires n'ayant pas confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires.
104	Neilson et McGaw. Contrat No. 14. 25 mai 870.	230,600	....	245,475	14,875	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section, 20½ milles, dans la province de Québec.	Trente-neuf soumissions reçues, la plus élevée, $500,000. Acceptée, la deuxième des plus basses, Neilson et McGaw, $245,475. La plus basse, D. C. Archibald, Métapédia, $230,600. Elle n'était pas signée par les cautions; or, comme elle faisait défaut à ces conditions, elle a été rejetée.

105	King et Gough. Contrat No. 16. 25 mai 1870.	206,000	206,000	....	Nil.	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 18½ milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Trente-huit soumissions reçues, la plus élevée, $426,761. La plus basse, King et Gough, $206,000, acceptée. En mars 1874, beaucoup de travaux restaient encore à faire et le gouvernement s'en est chargé.
106	J. B. Bertrand et Cie. Contrat No. 15. 15 juin 1870.	316,415	....	360,020	43,605	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 12$\frac{1}{10}$ milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Quarante-trois soumissions reçues, la plus élevée, $655,319. Acceptée la deuxième des plus basses, J. B. Bertrand et Cie., $360,020. La plus basse, Tracey et Murphy, $316,415, rejetée par les commissaires, qui d'après renseignements n'ont pas eu confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires. Les entrepreneurs n'ayant pas exécuté leur contrat, le gouvernement a dû se charger des travaux, qui furent terminés en 1874.
107	S. P. Tuck. Contrat No. 17. 15 juin 1870.	389,130	....	440,000	50,870	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 20 milles, dans la province de Québec.	Trente et une soumissions reçues, la plus élevée, $837,195. Acceptée la cinquième des plus basses, S. P. Tuck, $440,000. La plus basse, Ralph Jones, $389,130. Retirée par lettre de M. Jones du 26 mai 1870. La deuxième des plus basses, S. Rettie et Cie., $389,779. Les commissaires furent informés qu'ils refuseraient le contrat s'il leur était adjugé. La troisième des plus basses, A. Sylvain et Cie., $386,000, rejetée par les commissaires, qui n'avaient pas confiance dans les garanties offertes par les soumissionnaires. La quatrième des plus basses, R. Lister et Cie., $405,780. Les commissaires furent informés que les cautions étaient solvables, mais ils ne connaissaient pas de société de ce nom et ils n'avaient pu signer cette soumission. Conséquemment, les commissaires ne purent en recommander l'acceptation. En 1873, le gouvernement ôta le contrat aux entrepreneurs et fit faire à la journée la grande somme de travaux restant encore à exécuter.
	A reporter...............	8,002,492	1,083,880	8,018,318	1,099,706		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
	Report..................	8,002,492	1,083,880	8,018,318	1,099,706		
108	S. P. Tuck. Contrat No. 19. 15 juin 1870.	276,621	....	395,733	119,112	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 9½ milles, dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.	Trente commissions reçues, la plus élevée, $751,768. Acceptée, la septième des plus basses, S. P. Tuck, $395,733. La plus basse, P. Ross et Cie., $276,621, rejetée par suite d'une grave erreur qu'elle renfermait. La deuxième des plus basses, E. R. Burpee, $282,031, rejetée pour la même raison que ci-dessus. La troisième des plus basses, Mitchell et Cie., $317,502, rejetée par les commissaires, dont les renseignements ne leur permettaient pas d'avoir confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires. La quatriéme des plus basses, Ralph Jones, $364,463, retirée par suite d'une erreur de calcul. La cinquième des plus basses, P. Purcell, $373,757, s'étant trompé dans ses calculs, il a demandé à la retirer. La sixième des plus basses, Jas. W. Guest, $376,937, rejetée par les commissaires comme n'offrant pas les garanties exigées. Le contrat 19, transporté ensuite par M. S. P. Tuck à MM. Boggs et Cie., d'Halifax (Voir O. C. en date du 13 juin 1871, et contrat avec Thos. Boggs et Cie., daté 2 août 1871.)

109	R. H. McGreevy. Contrat No. 18. 8 juillet 1870.	514,500	....	648,600	134,100	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 20 milles, province de Québec.	Vingt-neuf soumissions reçues, la plus élevée, $1,387,967. Acceptée, la cinquième des plus basses, R. H. McGreevy, $648,600. La plus basse, S. Rettie et Cie, $514,400 ; les commissaires informés que les soumissionnaires n'accepteraient pas le contrat s'il leur était adjugé. La deuxième des plus basses, Ralph Jones, $538,419, retirée. La troisième des plus basses, Mitchell et Cie., $541,000, rejetée par les commissaires d'après les renseignements obtenus sur l'habilité, l'expérience et les ressources des soumissionnaires. La quatrième des plus basses, S. P. Tuck, $600,000, retirée. "Au commencement de la saison de 1875, le gouvernement s'est chargé de l'exécution des travaux."
110	Cie. de télég. de Montréal. No. 3,287. 22 sept. 1870.	16,830	16,830	....	Nil.	Etablissement et entretien de la ligne télégraphique sur le chemin de fer Intercolonial.	La commission du chemin de fer Intercolonial autorisée par O.C. No. 1,840, 13 mai 1870, à entrer en arrangement avec la compagnie de télégraphe de Montréal pour la construction de cette ligne de télégraphe, aux termes et conditions énoncés, $30.00 par mille, dans le rapport au Conseil No. 994. Prix du contrat, $16,830.
						Chemin de la Nouvelle-Ecosse.	
111	Wm. Stewart. No. 3,362. 26 sept. 1870.	2,616	2,616	....	Nil.	Elargissement du remblai pour permettre la construction de voies d'évitement à la jonction de Windsor, chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Deux soumissions reçues, la plus élevée, $3,475.50. (Voir cédule, 26 sept. 1869, incluse dans le No. 14,099, 14 juillet 1877.) La plus basse acceptée.
	A reporter.....	8,813,059	1,103,326	6,906,265	1,352,918		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolonial.*	
	Report....................	8,813,059	1,103,326	9,062,651	1,352,918		
112	**Brown**, Brooks et Ryan. No. 20. 24 septembre 1870.	520,000	....	642,854	122,854	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 6 milles, province du Nouveau-Brunswick.	Seize soumissions reçues, la plus élevée, $1,059,403. Acceptée, la septième des plus basses, MM. Brown, Brooks et Ryan, $642,854. La plus basse, Wm. Ellis et Cie., $520,000, rejetée à raison de ce qu'une des cautions n'a pas signé au temps voulu. Voir O.C. août 1870. La deuxième des plus basses, T. C. Gallagher, $546,600 ; les commissaires n'avaient pas confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources du soumissionnaire, ni l'importance et la nature particulière du travail à exécuter. La troisième des plus basses, W. W. Livingstone et Cie., $584,000 ; rejetée par les commissaires pour les mêmes raisons que ci-dessus. La quatrième des plus basses, J. et G. Jackson, 612,376 ; les commissaires étaient satisfaits de l'habileté, etc., de ces messieurs après qu'ils se furent associés à MM. Wardrope et Ryan, mais le comité du Conseil Privé ne put adhérer à la recommandation des commissaires d'adjuger l'entreprise de la section No. 2 aux MM. Jackson et Cie., à raison de l'adjonction des nouveaux associés, qui offraient les garanties voulues, mais que n'auraient pu offrir les premiers soumissionnaires. (Voir O.C., daté 20 septembre 1870.) La cinquième des plus basses, Wm. Kingsford,

							$613,550 ; rejetée parce qu'aucune caution n'était offerte. La sixième des plus basses, A. L. McDonald et Cie., $635,000, rejetée par les commissaires, vu l'importance et la nature particulière des travaux à exécuter et leur manque de confiance dans l'habileté, l'expérience et les ressources des soumissionnaires. Cette section comprend la traverse des deux rivières Miramichi. Pour l'arche additionnelle au pont nord-ouest, une somme de $25,000 devait être ajoutée au prix du contrat.
113	Duncan McDonald. No. 10. 1er septembre 1870.	400,000	400,000	....	Nil.	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 20 milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Vingt-huit soumissions reçues, la plus élevée, $705,808. La plus basse acceptée—Duncan McDonald, $400,000, aux conditions désignées dans l'annonce, savoir : " Sujet à une déduction égale au percentage de tous les travaux que l'ingénieur en chef constatera avoir été faits par les premiers entrepreneurs." Deuxième adjudication.
114	Patrick Purcell. No. 21. 1er décembre 1870.	441,271	....	483,195	41,924	Nivellement et maçonnerie ; longueur de la section, 25 milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Trente-quatre soumissions reçues, la plus élevée, $713,945. Acceptée, la deuxième des plus basses, P. Purcell, $483,195. La plus basse, G. W. Charland et Cie., $441,271. L'entreprise leur fut adjugée, mais le retard qu'ils apportèrent à l'exécution du contrat, etc., fit croire aux commissaires qu'ils ne voulaient pas s'en charger, et l'adjudication fut en conséquence annulée à raison de négligence de leur part à remplir les formalités ordinaires quant à la signature du contrat, etc.
	Report	10,174,330	1,503,326	10,188,700	1,517,696		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report............	10,174,330	1,503,325	10,188,700	1,517,696	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
115	C. Cummings et Cie. No. 22. 1er décembre 1870.	323,877	....	331,000	7,123	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section: 25 milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Trente-quatre soumissions reçues, la plus élevée, $517,729 Acceptée, la deuxième des plus basses, C. Cummings et Cie., $331,000. La plus basse, Sutherland, Grant et Cie., $323,877. Les commissaires ayant décidé de recommander que l'entreprise de la section No. 23 fut adjugée à ces personnes, ils ne crurent pas devoir recommander qu'un deuxième contrat leur fut donné. Ce contrat fut résilié à la fin de 1872, parce que les travaux n'avançaient pas assez vite. Ils furent terminés par le gouvernement au printemps de 1875.
116	Sutherland, Grant et Co. No. 23. 1er décembre 1870.	276,750	276,750	....	Nil.	Nivellement et maçonnerie; longueur de la section: 22½ milles, dans la province du Nouveau-Brunswick.	Quarante soumissions reçues, la plus élevée, $456,269. Acceptée, la plus basse,—Sutherland, Grant et Cie.,—$276,750. Ce contrat a été annulé et les travaux terminés par le gouvernement de bonne heure en 1875.
117	Jas. Blair. 26 février 1870...	1,969	1,969	....	Nil.	Onze mille traverses sur la section No. 11, chemin de fer Intercolonial, province de la Nouvelle-Ecosse.	Neuf soumissions reçues, la plus élevée. $4,400. La plus basse acceptée,—Jas. Blair, $1,969. L'entreprise adjugée par le commissaire A. W. McLelan.
118	Wm. Montgomery et Cie 19 mars 1870. (Date de la soumission.)	115,750	....	125,000	9,250	Dix locomotives pour le chemin de fer Intercolonial.	Quatorze soumissions reçues, la plus élevée $145,000. Acceptée la deuxième des plus basses,—Wm Montgomery et Cie., $125,00,

							La plus basse, Yorkshire Engine Co., $115,750. Les commissaires ne crurent pas à propos de recommander l'acceptation de cette soumission ; car, après un soigneux examen, ils furent convaincus que les machines confectionnées suivant les devis, ne pourraient donner satisfaction à un prix aussi bas, les parties ayant à payer les frais de transport et les droits.
119	Dubbs et Cie. 19 mars 1870. (Date de la soumission.)	173,625	....	187,500	13,875	Construire quinze locomotives pour le chemin de fer Intercolonial.	Quatorze soumissions reçues, la plus élevée, $217,500. La seconde plus basse, Dubbs et Cie. (égale à celle de Wm. Montgomery et Cie.), $187,500, acceptée. La plus basse, Yorkshire Engine Co. $173,625. Les commissaires ne crurent pas à propos de recommander l'acceptation de la soumission de cette compagnie ; car, après un soigneux examen, ils furent convaincus que les machines confectionnées suivant les devis ne pourraient donner satisfaction à un prix aussi bas, les parties ayant àpayer les frais de transport et les droits. Dubbs et Cie., quinze machines à $11,000 chacune, en entrepôt, s'élèvant, avec le droit, à environ $12,500 chacune ; total, $187,500.
120	Cie. Canadienne de Locomotives et Machines. 19 mars 1870. (Date de la soumission.)	173,625	....	187,500	13,875	Construire quinze locomotives pour le chemin de fer Intercolonial.	Quatorze soumissions reçues, la plus élevée, $217,500. La seconde plus basse, Cie. Canadienne de locomotives et machines, $187,500 (égale à celle de Wm. Montgomery et Cie. et Dubbs et Cie.), acceptée. La plus basse, Yorkshire Engine Co., $173,625. Les commissaires ne crurent pas à propos de recommander l'acceptation de cette soumission ; car, après un sérieux examen, ils furent convaincus que les machines confectionnées suivant les devis ne pourraient donner satisfaction à un prix aussi bas, les parties ayant à payer les frais de transport et les droits.
121	William Hamilton et Fils. 19 mars 1870. (Date de la soumission.)	107,850	107,850	....	Nil.	Construire cent cinquante wagons fermés pour le chemin de fer Intercolonial.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus élevée, $158,550. La plus basse, Wm. Hamilton et Fils, $107,850, acceptée.
	A reporter	11,347,776	1,889,895	11,019,700	1,561,819		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report....................	11,347,776	1,889,895	11,019,700	1,561,819	*Ch. de fer Intercolonial*—Suite.	
122	Gough et Hunter. 19 mars 1870. (Date de la soumission.)	35,950	....	36,750	800	Construire cinquante wagons fermés pour le chemin de fer Intercolonial.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus élevée, $52,850. La seconde plus basse, Gough et Hunter, $36,750, acceptée. La plus basse, Wm. Hamilton et Fils, $35,950 ; vu que ces derniers avaient déjà un contrat, la soumission de MM. Gough et Hunter a été acceptée.
123	John F. Teed. 19 mars 1870. (Date de la soumission.)	35,950	....	36,750	800	Construire cinquante wagons fermés pour le chemin de fer Intercolonial.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus élevée, $52,850. La seconde plus basse, John Feed, $36,750 (égale à celle de Gough et Hunter) acceptée. La plus basse, Wm. Hamilton et Fils, $35,950 ; ils avaient déjà un contrat.
124	Wm. Clendenning. 19 1870. (Date de la soumission.)	51,300	51,300	....	Nil.	Construire quatre-vingt-dix wagons-plateforme pour le chemin de fer Intercolonial.	Dix-huit soumissions reçues, la plus élevée, $67,500. La plus basse, Wm. Clendenning, $51,300, acceptée.
125	Cie. de fer et d'acier Intercolonial. 19 mars 1870.	34,200	34,200	....	Nil.	Construire soixante wagons fermés pour le chemin de fer Intercolonial.	Dix-huit soumissions reçues, la plus élevée, $45,000. La plus basse, la soumission de la Cie. de fer et d'acier Intercolonial, $34,200, acceptée. La soumission était de $34,800, mais on fit des arrangements au prix du plus bas soumissionnaire, Wm. Clendenning.

126	Jas McCulloch. 20 nov. 1870.	2,699	....	3,315	616	Dix-sept milles liens sur la section No. 12, chemin de fer Intercolonial, Nouv.-Ecoosse.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,290. La sixième des plus basses acceptée, Jas. McCulloch, $3,315. La plus basse, G. P. Grant et Cie., $2,699.60, retirée ; a refusé d'accepter et signer. La deuxième des plus basses, T. A. Lawrence, $2,847 ; pas de raison. La troisième des plus basses, R. McLeod, $2,890, pas de raison. La quatrième des plus basses, R. N. B. McLellan, $2,946, a refusé d'accepter. La cinquième des plus basses, Lindsay et Peppard, $2,975, a refusé d'accepter le contrat. Arrangements faits avec McCulloch, $19.50, par le commissaire McLelan.
127	Compagnie manufacturière Starr.	40,737	40,737	....	Nil.	Coussinets-manchons, attaches et boulons.	Deux soumissions reçues, la plus haute, £23. 6s. 8d. par tonne. La plus basse, la Cie. manufacturière Starr, 12 pcs. de long, 60c. chaque ; 10 pcs. de long, 54c. chaque ; 8 pcs. de long, 40c. chaque ; boulons, 4c. par lb. accepté, O.C. No. , 17 janvier 1871. Lettre du secrétaire à la compagnie manufacturière Starr, No. 1,714, 15 janvier 1871.
						Canal Welland.	
128	Campbell et Burley. No. 3,415. 29 juillet 1871.	2,000	2,000	....	Nil.	Construire une habitation pour le gardien de l'écluse, Port Colborne, Canal Welland.	Deux soumissions reçues, (16,417, 30 mai 1871, et 16,722, 16 juin 1871.) La plus basse soumission acceptée sur la recommandation du surint. Woodruff. (Voir No. 16,417, 31 mai 1871.) Dépense autorisée par O.C. 16,021, 8 mai 1871.
						Canal Lachine.	
129	Denis O'Brien. No. 3,398. 27 juin 1871.	2,705	....	3,955	1,250	Construire des jetées d'amarrage et estacades et bassins pour le bois de service, à Lachine.	Dix-neuf commissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,963. (Cédule No. 17,117, 18 juillet 1871.) La quatrième des plus basses acceptée, O.C. 16,770, 19 juin 1871. La plus basse, Clément Deschamps, $2,705, et la deuxième des plus basses, Hyp. Pichette, $3,543 ; les deux ont refusé d'entreprendre l'ouvrage. La troisième des plus basses, J. O'Shea, $3,742, n'a pu être trouvée. Deux soumissions, celles de John Donnelly et P. Turgeon et Cie., incomplète.
	A reporter.............	11,553,317	2,018,132	11,100,470	1,565,285		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal de Grenville.*	
	Report..............	11,553,317	2,018,132	11,100,470	1,565,285		
130	James Goodwin. No. 3,419. 16 août 1871.	122,000	122,000	....	Nil.	Agrandissement des écluses 9, 10, 11, canal de Grenville, en sus du contrat No. 3,346.	Pas de soumissions demandées. Pour éviter des retards, le contrat a été passé avec M. Goodwin par O. C. 17,600, 27 juillet 1871, aux prix et conditions recommandés par l'ingénieur-en-chef J. Page, écr., dont le rapport a été accepté quant à l'agrandissement des écluses. (Voir No. 17,488, 27 juillet 1871.
131	Thos. Redmond. No. 3,456. 20 novembre 1871.	3,000	3,000	....	Nil	Construire deux ponts-tournants aux écluses 9, 11, canal de Grenville.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,080. Cédule 19,054, 20 octobre 1871. La plus basse exceptée.
						Canal de Cornwall.	
132	Andrew Hodge. No. 3,366. 8 février 1871.	5,739	....	6,647	908	Quais à réparer, canal de Cornwall, à l'entrée supérieure.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à 12,318. (Cédule 12,569, 12 septembre 1870.) La deuxième des plus basses, acceptée, O. C. 14,250, 23 janvier 1871. La plus basse, D. Tait, $5,739 ; a refusé d'entreprendre l'ouvrage. Dépense autorisée par O. C. 10,937, 14 mai 1870, et O. C. 16,088, 9 mai 1871.
133	Skeith et Johnston. No. 3,414. 28 juillet 1871.	4,100	4,100	....	Nil.	Construire une habitation pour le surintendant du canal de Cornwall.	Une seule soumission reçue, qui a été acceptée. Dépense autorisée par O. C. 10,937, 14 mai 1870 et O. C. 16,065, 9 mai 1871.

						Canal St. Pierre.	
134	W.M. Kavanagh. No. 3,441. 8 juin 1871.	4,196	4,196	....	Nil.	Enlever de la terre et de la pierre du talus du canal St. Pierre.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1.05 par verge cube de terre. Voir No. 17,448, 17 juillet 1871. Plus basse acceptée, 97½ cts. par verge cube. M. Alex. McNab est autorisé par No. 11,395, 26 juillet 1871, à dépenser $5,580 pour réparations.
135	Allan McNeil. No. 3,442. 8 juin 1871.	187	187	....	Nil.	100 pièces de bois franc pour le canal St. Pierre.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $450. Voir rapport No. 17,448, 17 juillet 1871, par Alex. McNab, qui a été autorisé par No. 11,395, 26 juillet 1871, à dépenser $5,580 pour réparations. [Plus basse acceptée.
						Service des remorqueurs.	
136	Calvin et Breck. No. 3,384. 15 mai 1871.	12,000	12,000	....	Nil.	Service des remorqueurs entre Lachine et Kingston pour 1871.	Entreprise continuée pour une année "aux termes et conditions du contrat qui vient d'expirer." O.C. 14,938, 3 mars 1871.
						Edifices publics.	
137	Geo. Roberts. No. 3,375. 9 mars 1871.	1,825	1,825	....	Nil.	Ameublement et installation du nouveau bureau de poste, Montréal.	Dépense autorisée par O.C. 12,165, 19 août 1870, accordant $12,500 pour ameublement et installation. Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,150. (Cédule 14,784, 24 février 1871). Plus basse acceptée.
138	John Elliott. No. 3,373. 16 mars 1871.	51,587	....	60,123	8,536	Construire un nouveau bureau de poste, Toronto.	Dépense autorisée par O.C. 14,535, 11 février 1871, pour $75,000. Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $70,870. (Cédule 15,220, 17 mars 1871.) Deuxième plus basse acceptée, O.C. 14,535, 11 février 1871. Plus basse, Thos. Woodhall, $51,587 ; au-dessous de la valeur de l'estimée de l'ouvrage, et M. Woodhall n'est pas un constructeur pratique (O C. 14,535, 11 fév. 1871).
139	H. G. Mead. No. 3,378. Avril, 1871.	700	700	....	Nil.	Convertir la boulangerie du commissariat, Québec, en un bureau de poste temporaire.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,300. (Cédule 15,140, 18 mars 1871). Plus basse acceptée.
140	Robert Weir. No. 3,409. 17 juillet 1871.	963	963	....	Nil.	Convertir une dépendance du musée géologique, Montréal, en une habitation pour le gardien.	Dépense autorisée par O.C. 16,915, 29 juillet 1871, pour $1,000. Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,562, No. 16,866, juin 1871. Plus basse acceptée.
	A reporter.........	11,759,614	2,167,103	11,167,240	1,574,729		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics.*—Suite.	
	Report..................	11,759,614	2,167,163	11,167,240	1,574,729		
141	Jos. Laplante. No. 3,417. 4 août 1871.	4,863	4,863	....	Nil.	Eriger un asile d'émigrants, près du canal Lachine, et clôture.	Dépense autorisée par O.C. 16,038, 5 mai 1871, accordant $18,000 pour une salle d'exercice. Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,265. (Cédule 17,672, 17 juillet 1871). Plus basse acceptée.
142	Thos. Overend. No. 3,420. 8 août 1871.	3,700	3,700	....	Nil.	Construire un asile d'émigrants à Kingston.	Dépense autorisée par O.C. 16,038, 5 mai 1871, accordant $5,000 pour asiles à Toronto et Kingston. Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,894. (Cédule 17,744, 2 août 1871.) Plus basse acceptée.
143	Joseph Mathieu. No. 3,438. 15 août 1871.	3,722	....	4,300	578	Construire une résidence pour un médecin à la Grosse-Isle.	Dépense autorisée par O.C. 16,699, accordant $12,000 pour divers ouvrages. Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,569 (cédule 17,591, 15 juillet 1871). Deuxième plus basse acceptée, O.C. 17,803, 3 août 1871. Plus basse, C. Touchette, $3,722; refusa " d'entreprendre l'ouvrage à moins d'avoir aussi le contrat pour la construction de la jetée " au même endroit, ce qui ne peut se faire, sa soumission pour la jetée en question n'étant pas la plus basse. (Voir O.C. No. 17,803, 3 août 1871, et No. 17,368, 21 juillet 1871).

144	Jacques Jobin. No. 3,440. 18 août 1871.	,375	5,375	....	Nil.	Construire un asile d'émigrants à la Pointe-Lévis.	Dépense autorisée par O.C. 16,038, 5 mai 1871, affectant $18,000 pour asiles d'émigrants. Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,683 (cédule 17,846, 3 août 1871). La plus basse acceptée.
145	A. Laberge et fils. No. 3,443. 1er sept. 1871.	3,528	3,528	....	Nil.	Changements dans l'ancienne maison de douane, Montréal, pour le département du Revenu de l'Intérieur.	Dépense autorisée par O.C. 16,766, 19 juin 1871, pour $4,000. Deux soumissions reçues pour tous ces travaux, la plus haute s'élevant à $4,520 (cédule 17,386, 10 juillet 1871). La plus basse acceptée. James Thomas, peinturage et posage de papier-tenture, $795; M. Martin, menuiserie, $1,416.
146	Quinton et Tilley. No. 3,348. 10 sept. 1871.	7,639	7,639	....	Nil.	Réparer la maison de douane, St. Jean, N.B.	Dépense autorisée par O.C. 16,005, 8 mai 1871, pour $12,540. Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,966 (cédule 18,306, 28 août 1871). La plus basse acceptée.
147	Jacob Bowser No. 3,465. 11 déc. 1871.	7,077	7,077	....	Nil.	Construire un vapeur pour la quarantaine sur l'île Lawlor, havre d'Halifax, N.E.	Dépense autorisée par O.C. 18,643, 30 sept. 1871, pour $8,000. Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,660. Cédule 18,582, 29 sept. 1871. La plus basse acceptée.
148	Laird Paton. No. 3,475. 18 oct. 1871.	550	550	....	Nil.	Confectionner et poser quarante châssis et deux porches à l'intérieur de la maison de douane, Montréal.	Dépense autorisée par O.C. 19,795, 7 décembre 1871, affectant $750. Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $690. Cédule 19,498, 17 nov. 1871. La plus basse acceptée.
						Edifices publics, Ottawa.	
149	E. J. O'Neill. No. 3,353. 26 jan. 1871.	1,150	1,150	....	Nil.	Enlever la neige des édifices publics, Ottawa.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $13,530, 18 nov. 1870. Plus basse acceptée; montant de la soumission, $700. Additions, $450.
150	E.G. Laverdure. No. 3,412. 26 juillet 1871.	686	686	....	Nil.	Couvrir le toit des édifices publics, Ottawa.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,004. Cédule 17,251, 13 juillet 1871. Plus basse acceptée.
151	Evans, Frères. No. 3,416. 5 août 1871.	1,450	1,450	....	Nil.	Fournir 200 tonneaux de charbon à grille, édific. publics, Ottawa	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,000. Plus basse acceptée.
	A reporter...............	11,799,354	2,203,101	11,171,540	1,575,307		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics, Ottawa.*—Suite.	
	Report...............	11,799,354	2,203,101	11,171,540	1,575,307		
152	John W. Webster. No. 3,451. 28 oct. 1871.	10,037	10,037	....	Nil.	Compléter la lanterne et la ferronnerie de la tour centrale du Parlement, Ottawa.	Ouvrage autorisé par O.C. 19,129, 25 oct. 1871, affectant $12,500. Cédule 19,118, 27 sept. 1871. Trois soumissions reçues pour tout l'ouvrage, la plus haute s'élevant à $17,700. Plus basse acceptée. Une soumission pour tout l'ouvrage, excepté la ferronnerie, $16,000. Une soumission pour la ferronnerie, $4,653.
153	Louis Paiement. No. 3,472. 9 déc. 1871.	715	715	....	Nil.	Enlever la neige des édifices publics, Ottawa.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,405. Cédule 19,921, 17 nov. 1871. Plus basse acceptée.
154	H. F. Sims. No. 3,473. 18 déc. 1871.	250	250	....	Nil.	Enlever la neige de Rideau Hall.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $800. Cédule 19,930, 22 nov. 1871. Plus basse acceptée.
155	John Heney. No. 3,484. 20 déc. 1871.	16,079	....	22,126	6,047	Fournir le bois de chauffage aux édifices publics, Ottawa.	Cinq soumissions. Cédule 17,554, 13 juillet 1871. Plus basse, J. W. McGuire, laquelle a été acceptée le 27 juillet. Ce contrat a été résilié en déc. 1871, vu l'inhabilité du soumissionnaire de remplir ses obligations, et un nouveau contrat a été donné à M. Heney, à raison de $6.00 par corde vu "l'inhabilité" des premiers soumission. "de prendre ce contrat à une époque aussi avancée dans la saison de l'année," et aux prix demandés en juil. (Vr. O.C. 20,036, 16 déc.'71.)

						Dragueurs.	
156	Geo. Fleming et Fils. No. 3,393. 3 juin 1871.	222	222	....	Nil.	Changer la chaudière du " Dominion Dredge," St. Jean.	Dépense autorisée par O.C. 15,979, affectant $2,500 pour appareils de dragage. Deux soumissions reçues, basées sur le taux des cédules, No 16,568, 6 juin 1871. Fleming et Fils, soumission acceptée par M. Carvell.
						Glissoires et estacades.	
57	John Harvey. No. 3,356. 9 février 1871.	1,175	1,175	....	Nil.	Construire deux jetées à High Falls, et une à Romain, rivière Coulonge, (trav. de l'Outaouais)	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,290. (Cédule 13,971, 29 décembre 1870.) La plus basse acceptée. Dépense autorisée par O.C. 13,610, 26 novembre 1870.
158	John Soulier. No 3,367 16 février 1871.	2,490	....	2,626	136	Réparer les glissoires, P. Chaudière et Hull, rivière Outaouais et rivière Gatineau.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,119. La seconde des plus basses acceptée. O.C. 14,483, 8 février 1871. La plus basse, Moses Aubrey, $2,490; retirée par No. 14,358, 30 janvier 1871.
159	Moses Aubrey. No. 3,368. 18 février 1871.	635	635	....	Nil.	Réparer les glissoires du Calumet, rivière Outaouais.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $694. La plus basse acceptée. (Cédule 4,328, 27 janvier 1871.)
160	Moses Aubrey. No. 3,369. 18 février 1871.	1,129	1,129	....	Nil.	Réparer les glissoires des Chats, rivière Outaouais.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,190. La plus basse acceptée. (Cédule 14,328, 27 janvier 1871.)
161	Moses Aubrey. No. 3,370. 18 février 1871.	1,865	1,865	....	Nil.	Réparer les travaux sur la rivière Petewawa.	Trois soumissions acceptées, la plus haute s'élevant à $2,475. La plus basse acceptée. (Cédule 14,328, 27 janvier 1871.)
162	John Harvey. No. 3,365. 1er mars 1871.	1,819	....	2,011	192	Réparer et construire des digues, glissoires, etc., rivière Madawaska, partie inférieure.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,401. (Cédule 14,348, 5 février 1871.) La seconde des plus basses acceptée. O.C. 14,209, 19 janvier 1871. La plus basse, Thos. Stewart, $1,819; " Après informations prises, il paraît que M. Stewart n'avait pas l'expérience suffisante pour des travaux de cette nature." (Voir O.C. No. 14,209, 19 janvier 1871.)
	A reporter..................	11,835,770	2,219,149	11,198,303	1,581,682		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Glissoires et estacades.*—Suite.	
	Report...............	11,835,770	2,219,149	11,198,303	1,581,682		
163	John Harvey. No. 3,364. 1er mars 1871.	8,815	....	9,461	649	Réparer et construire des digues, glissoires, etc., rivières Madawaska, partie supérieure.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $10,951. (Cédule 14,348, 5 janvier 1871.) La seconde des plus basses acceptée. O.C. 14,209, 19 janvier 1871. La plus basse, Thos. Stewart, $8,815; "Après informations prises, il paraît que M. Stewart n'avait pas l'expérience suffisante pour des travaux de cette nature." (Voir O.C. No. 14,209, 19 janvier 1871.)
161	J. W. Ormsby. No. 3,400. 3 juillet 1871.	2,450	2,450	....	Nil.	Construire une jetée en caisson au pied de la chute La Tuque, travaux du St. Maurice.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,200. (Cédule 17,069, 10 juillet 1871.) La plus basse acceptée. Deux soumissions reçues trop tard, et une, y compris les travaux du St. Maurice, avec celle de la station La Turque, s'élevant à $52,000. Dépense autorisée par O.C. 15,982, 5 mai 1871.
165	E. O. Richard et fils. No. 3,404. 8 juillet 1871.	29,000	....	33,800	4,800	Construire des estacades et jetées à l'embouchure de la rivière St. Maurice.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $54,557. La troisième des plus basses acceptée. O.C. 17,004, 5 juillet 1871. La plus basse, Labbé et Valin, $29,000; refusèrent de signer le contrat. (Voir No. 16,871, 28 juin 1871.) La seconde des plus basses, A. Grenier, $30,500; il refusa de signer le contrat. (Voir No. 16,873, 29 juin 1871.)

166	William Davis. No. 3,405. 14 juillet 1871.	1,615	....	1,614	29	Construire trois jetées, etc., près de la glissoire de la Tête du Calumet, rivière des Outaouais.	Six soumissions reçues, la plus élevée, $2,579. (Cédule 17,701, 23 juillet 1871.) La seconde plus basse, acceptée. La plus basse, J. R. O'Connor, $1,615 ; soumission irrégulière. (Voir No. 11,109, 7 juillet 1871.)
167	William Davis. No. 3,407. 14 juillet 1871.	2,087	2,087	....	Nil.	Construire un barrage incliné en haut de la glissoire de la Tête des Chats, riv. des Outaouais.	Six soumissions reçues, la plus élevée, $3,431. (Cédule No. 17,680, 23 juillet 1871.) La plus basse acceptée.
168	William Davis. No. 3,408. 14 juillet 1871.	1,192	1,192	....	Nil.	Construire un barrage incliné et une jetée à la tête de la glissoire du Portage du Fort.	Six soumissions reçues, la plus élevée, $1,815. (Cédule No. 17,688, 23 juillet 1871.) La plus basse acceptée.
169	William Davis. No. 3,410. 14 juillet 1871.	13,794	....	14,005	211	Construire une glissoire étroite aux Grandes Chutes, rivière Dumoine, rivière des Outaouais	Six soumissions reçues, la plus élevée, $17,094. La seconde plus basse acceptée, O.C. 17,196, 10 juillet 1872. La plus basse, M. P. Davis, $13,794, retirée par le No. 16,983, 5 juillet 1871.
170	F. B. McNamee, No. 3,401. 17 juillet 1871.	5,235	5,235	....	Nil.	Construire cinq jetées et une estacade de garde, en amont du pont du Sault-au-Recollet, rivière des Prairies.	Dépense autorisée par O.C. 15,976, 5 mai 1871, affectant $7,000. Neuf soumissions reçues, la plus élevée $10,054. (Cédule 17,681, 17 juin 1871.) La plus basse acceptée.
171	William Davis. No. 3,411. 12 août 1871.	1,042	....	1,068	26	Construire deux jetées et un barrage près de la tête de la glissoire de la Montagne, rivière des Outaouais.	Cinq soumissions reçues, la plus élevée $1,617. (Cédule 17,694, 23 juin 1871.) La seconde plus basse acceptée, O.C. 17,481, 21 juillet 1871. La plus basse, W. Palen, $1,042, retirée par le No. 17,254, 17 juillet 1871.
172	Jas. Dick et Cie. No. 3,376. 30 mars 1871.	35,120	35,120	....	Nil.	Construire deux bateaux à vapeur, route de la Rivière-Rouge, lac La Pluie et lac des Bois.	Dépense autorisée par O.C. 14,120, affectant $130,000 pour avoir une route entre Fort-William et Fort-Garry. Sept soumissions reçues, la plus élevée, $64,000. La plus basse acceptée, O.C. 14,482, 8 février 1871.
173	D. Row et F. Koyl. No. 3,458. 21 novembre 1871.	15,500	15,500	....	Nil.	Construire un pont au Portage du Fort, sur la rivière des Outaouais.	Onze soumissions reçues, la plus élevée, $32,801. (Cédule 18,186, 14 août 1871.) $8,000 affectées par la législature du Canada ; $4,000 par la législature d'Ontario ; et $4,000 par la législature de Québec.
	A reporter.............	11,951,620	2,280,733	11,258,281	1,587,397		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report	11,951,620	2,280,733	11,258,284	1,587,397		
174	Grant, Sutherland et Cie., No. 3,321. 24 janvier 1871.	5,892	5,892	....	Nil.	Construction d'un brise-lames à l'Ile de Petite Espérance, N.E.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $21,111. (Cédule 12,483, 15 septembre 1870.) La plus basse acceptée. Dépense autorisée par O.C. 16,020, 8 mai 1871.
175	John Brown. No. 3,358. 26 janvier 1871.	120,741	120,741	....	Nil.	Agrandir le chenal, creuser un bassin, et construire une jetée à Rondeau, lac Ontario.	Vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $297,895. La plus basse acceptée, O.C. 14,072, 9 janvier 1871. Dépense autorisé par O.C. 10,081, 22 mars 1870.
176	Geo. Harvey et Ig. Korman. No. 3,359. 31 janvier 1871.	158,768	158,768	....	Nil.	Faire un chenal, agrandir le havre et construire une jetée, Goderich, lac Huron.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $385,214. (Une soumission interlignée ; une reçue trop tard. Cédule 14,690, février 1871.) La deuxième des plus basses acceptée, O.C. 14,074, 9 janvier 1871 Contrat adjugé à Harvey et Korman, pourvu qu'ils exécutent l'ouvrage au taux offert par le plus bas soumissionnaire, John Brown, qui à déjà reçu le contrat pour les travaux à Rondeau. (Voir rap. au C. 9,332, 31 décembre 1870.)
177	Robt. Reed et Robt. Walker. No. 3,360. 31 janvier 1871.	78,157	78,157	....	Nil.	Construire un brise-lames et une balise, enlever des pierres, etc , Ile Chantry, lac Huron.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $287,359 ; une soumission reçue trop tard. (Cédule 14,663, février 1871.) La deuxième des plus basses, acceptée

							au taux des plus bas soumissionnaires, Harvey et Korman, auxquels avait été adjugé le contrat pour les travaux de Goderich. O. C. 14,072, 9 janvier 1871.
178	Aug. Mathieu. No. 3,421. 7 août 1871.	3,800	3,800	....	Nil.	Prolonger la jetée à la Grosse-Ile.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $10,400. (Cédule 17,582, 15 juillet 1871.) La plus basse acceptée. Dépense autorisée par O. C. 16,038, 5 mai 1871.
179	Clark et Stackhouse. No. 3,449. 10 sept. 1871.	3,500	3,500	....	Nil.	Construire un quai et une cale à l'Ile aux Perdrix, N.-B.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,090. (Cédule 18,310, 7 sept. 1871.) La plus basse acceptée. Rapport au Conseil, 10,290, 2 mai 1871, pour la dépense de $4,000 à l'île aux Perdrix.
180	William Hall. No. 3,439. 20 septembre 1871.	4,455	4,455	....	Nil.	Prolonger les jetées, havre de Kincardine, lac Huron.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $5,203. (Cédule 17,834, 22 juillet 1871.) La plus basse acceptée. Dépense autorisée par O. C. 17,739, 3 août 1871.
181	Thomas Evans. No. 3,457. 25 novembre 1871.	26,203	26,203	....	Nil.	Nouveau chenal à l'embouchure du havre de Mabou, Cap-Breton, N.-E.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $40,121. La plus basse acceptée. Dépense autorisée par O. C. 15,975, 5 mai 1871.
182	A. E. Munson. No. 2,463. 7 décembre 1871.	16,200	16,200	....	Nil	Dragage de chenal à l'entrée du havre de la Presqu'Ile, lac Ontario.	Deux soumissions reçues, sav. : une pour 30c. par verge cube solide et 18c. dans le chaland ; et l'autre pour 26c. et 20c. par verge cube respectivement. La plus basse pour le dragage, mesuré dans le chaland, recommandée par l'ingénieur, C. P. Morse et Cie., qui "sont des citoyens d'un pays étranger (les Etats-Unis), et sont en dehors de la juridiction des tribunaux du Canada." Ils ont offert comme caution l'hon. A. Burnham, sénateur, ce qui est contraire à la loi. La deuxième des plus basses, acceptée par O. C. 19,131, 25 octobre 1871, M. Munson ayant déclaré par la lettre No. 18,493, du 21 septembre 1871, qu'il serait prêt à réduire son prix pour le dragage dans le chaland, de 20c. à 18c. Dépense autorisée par O. C. 15,975, 5 mai 1870.
	A reporter..................	12,369,336	2,698,449	11,258,284	1,587,397		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report..............	12,369,336	2,698,449	11,258,284	1,587,397		
183	George S. et J. A. Parker. No. 3,466. 8 déc. 1871.	20,750	20,750	....	Nil.	Construire un brise-lames à Brooklyn ou à la baie de Liverpool, N.-E.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $24,590. La plus basse acceptée. Dépense autorisée par O. C. 15,975, 5 mai 1871.
184	George Neilson et Cie. No. 3,464. 26 déc. 1871.	99,811	....	101,677	1,866	Agrandir et creuser le havre à Port Colborne, canal Welland.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $368,944. La deuxième des plus basses acceptée, O. C. 20,163, 27 décembre 1871. La plus basse, Dixon et Gibson, $99,811, retirée. (No. 19,478, 3 nov. 1871.) Dépense autorisée par O. C. 17,626, 29 juillet 1871.
						Chemin de fer Intercolonial.	
185	O'Brien et McKin. Janv. 1871.	4,500	....	4,800	300	Trente mille traverses sur la section No. 7, province de la Nouvelle-Ecosse.	Trente-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $14,100. La deuxième des plus basses, O'Brien et McKiee, $4,800, acceptée. La plus basse, R. McLeod, $4,500 ; pas de raison.
186	Ebbw Vale Co. 13 janvier 1871.	535,334	535,334	....	Nil.	Dix mille tonnes de rails d'acier.	Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à £141,125. La plus basse, Cie. Ebbw Vale, £110,000, acceptée.
187	Barrow Hematite Steel Co.	1,606,001	....	1,642,501	36,500	Trente mille tonnes de rails d'acier.	Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à £423,375. La deuxième des plus basses, Barrow Hematite Co., £337,500, acceptée. La Ebbw Vale Co., qui était la plus basse, £380,000, ayant déjà un contrat, les commissaires ont accepté la deuxième des plus basses.

188	Jos. Rouleau. 30 janvier 1871.	11,850	....	16,500	4,650	Cinquante mille liens sur la section No. 2, province de Québec.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,500. Huitième plus basse, Jos. Rouleau, $16,500, acceptée. Plus basse, M. Fitzgerald, $11,850; aucune raison. Deuxième plus basse, A. McDonald et Cie., $12,500; aucune raison. Troisième plus basse, F. X. Guénet, $12,500; aucune raison. Quatrième plus basse, O. et D. Dumais, $12,500; aucune raison. Cinquième plus basse, G. et J. Worthington, $13,500; aucune raison. Sixième plus basse, A. LePage et Cie., $14,500; aucune raison. Septième plus basse, S. Marceau, $14,750; aucune raison. Examen de chacune de ces soumissions ayant été fait par les commissaires, ils recommandent que celle de Jos. Rouleau soit acceptée.
189	A. LePage et Cie. 30 jan. 1871.	12,000	12,000	....	Nil.	Cinquante mille liens sur la section No. 8, province de Québec.	Trente-trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,500. Plus basse, A. LePage et Cie., $12,000, acceptée, sur la recommandation des commissaires, qui se sont enquis de tous les détails.
190	A. LePage et Cie. 30 jan. 1871.	14,820	....	15,925	1,105	Cinquante-cinq mille liens sur la section No. 1, province de Québec.	Vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $29,250. Deuxième plus basse, A. LePage et Cie., $15,925, acceptée. Plus basse, M. Fitzgerald, $14,820. Sur la recommandation des commissaires, après s'être enquis de tous les détails, 12 janvier 1871.
191	A. G. Côté. janvier 1871...	12,500	....	16,000	3,500	Cinquante mille liens sur la section No. 1, province de Québec.	Vingt-trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $30,000. Neuvième plus basse, A. G. Côté, acceptée, $16,000. Plus basse, A. McDonald, $12,500. Deuxième plus basse, F. X. Gurnet, $12,500. Troisième plus basse, O. et D. Dumais, $12,500. Quatrième plus basse, G. et J. Worthington, $13,500. Cinquième plus basse, A. LePage et Cie., $14,000. Sixième plus basse, S. Mariean, $14,750. Septième plus basse, T. Paradis, $15,000. Huitième plus basse, P. T. DeGuise, $15,000. Sur la recommandation des commissaires, qui se sont enquis de tous les détails.
	A reporter...............	14,686,902	3,266,533	13,055,687	1,635,318		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$			$		
	Report....................	14,686,902	3,266,533	13,055,687	1,635,318	*Ch. de fer Intercolonial*—Suite.	
192	Fairbairn Engineering Co. No. 45. 6 avril 1871.	315,589	315,589	....	Nil.	Ponts en fer, arches de 100 pieds et au-dessous, dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $497,925. Plus basse, la "Fairbairn Engineering Co.," $315,589, acceptée.
193	Clarke, Reeves et Cie. No. 47. 6 avril 1871.	309,352	309,352	....	Nil.	Ponts en fer au-dessus des rivières Ristigouche et Miramichi, province du Nouveau-Brunswick.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $423,316. Plus basse, Clarke, Reeves et Cie., $309,352, acceptée.
194	C. Blondeau et Cie. No. 25. 12 mai 1871.	27,784	27,784	....	Nil	Pose des rails et ballastage entre la Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles, province de Québec.	Dix-neuf soumissions reçues. Plus basse, C. Blondeau et Cie., $27,784, acceptée.
195	I. et F. Burpee. 12 mai 1871.	6,300	6,300	....	Nil.	Cent tonneaux de carvelles........	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $11,200. Plus basse, MM. I. et F. Burpee, $6,300 ; acceptée par les commissaires sans rapport au Conseil.
196	Jas. Harris et Cie. 15 mai 1871.	39,900	....	36,100	1,200	Un char-poste, deux chars de 2ème classe, et cinquante wagons à plateforme.	Quatre soumiss. pour wagons à plateforme, deux pour chars-poste et de 2e classe, la plus haute s'élevant à $40,100. Deuxième plus basse, James Harris et Cie., $36,100, acceptée. Plus basse, R. A. Saunders, $34,900 ; les commissaires n'ayant pas foi dans l'habileté, l'expérience et les ressour. de R. A. Saunders, ont adjugé ce contrat à Harris et Cie.

197	Aikens et McElmen. 14 juin 1871.	4,764	....	5,925	1,161	Trente mille traverses sur la section No. 12, province de la Nouvelle-Ecosse.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $11,000. Septième plus basse, Aikens et McElwen, $5,925, acceptée. Plus basse, G. P. Grant et Cie., $4,764, ont refusé. Deuxième plus basse, T. A. Lawrence, $5,025; aucune raison. Troisième plus basse, R. McLeod, $5,100; aucune raison. Quatrième plus basse, R. N. B. McLellan, $5,199; a refusé. Cinquième plus basse, Lindsay et Peppan, $5,250; ont refusé. Sixième plus basse, Jas. McCulloch, $5,850; avait déjà un contrat.
198	Crossby et McKean. No. 24. 2 août 1871.	69,000	....	83,923	14,923	Edifices de Moncton, province du Nouveau-Brunswick.	Quinze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $203,800. Quatrième plus basse, Crossby et McKean, $83,923, acceptée. Plus basse, Arch. McKay, $69,000. Deuxième plus basse, William Robertson, $75,000. Troisième plus basse, W. J. Mills, $83,000; les commissaires n'avaient pas foi dans l'habileté, l'expérience et les ressources des trois plus bas soumissionnaires, et en conséquence recommandèrent d'acceper la soumission de Crossby et McKean.
199	Wm. Faulkner. 7 août 1871.	2,030	2,030	....	Nil.	Quatorze mille traverses sur la section No. 12, province de la Nouvelle-Ecosse.	C'était un arrangement fait privément avec Faulkner par le commissaire McLelan, à $14.50 par 100; mettant la soumission de Faulkner la plus basse.
200	James Blair. 1er sept. 1871	7,280	....	7,484	204	Vingt-huit mille traverses sur la section No. 4, province de la Nouvelle-Ecosse.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,200. Deuxième plus basse, Jas. Blair, $7,484, acceptée. Plus basse, Freeman et Fraser, $7,280. Ce contrat a été adjugé par le commissaire McLelan.
201	C. C. Seamen. 6 sept. 1871.	7,280	....	7,484	204	Vingt-huit mille traverses sur la section No. 4, province de la Nouvelle-Ecosse.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,200. Deuxième plus basse, C. C. Seamen, $7,484, acceptée. Plus basse, Freeman et Fraser, $7,280; ce contrat a été adjugé par le commissaire McLelan.
202	R. N. B. McLellan. 6 sept. 1871.	1,255	....	1,359	104	Sept mille huit cent quarante-quatre traverses sur la section No. 4, province de la Nouvelle-Ecosse.	Vingt-trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,745. Deuxième plus basse, R. N. B. McLellan, $1,359. Plus basse, R. McLeod, $16.00 par 100, $1,255. Recommandée par les commissaires. 12 jan. 1871.
	A reporter...............	15,472,436	3,927,588	13,197,962	1,653,114		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer E. et N. A.*	
	Report.........	15,472,436	3,927,588	13,197,962	1,653,114		
203	Hawkins et Tait. No 3,446. 12 sept. 1871.	35,297	35,297	....	Nil.	Travaux à la Pointe du Chêne, Shédiac	Dépense autorisée par O.C. 2,669, R.B., 8 mai 1871. Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $56,804. Cédule 2,974, 23 août 1871. Plus basse acceptée.
204	Clark et Stackhouse. No. 3,450. 5 oct. 1871.	36,416	....	40,290	3,874	Travaux à Mill Pond, St. Jean, N.B.	Dépense autorisée par O.C. 2,669, 8 mai 1871. Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $73,750. Deuxième plus basse acceptée, O.C. 3,043, 19 sept. 1871. Plus basse, Hawkins et Tait, $36,416; refusèrent d'entreprendre l'ouvrage aux prix mentionnés dans leur soumission.
205	Robert Connors, 20 octobre 1871.	9,860	....	10,880	1,020	34,000 traverses sur la section No. 15, province du Nouveau-Brunswick.	Quinze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,100. La deuxième plus basse, Robt. Connors, $10,880, acceptée. Plus basse, D. Connors, $9,860 ; refusa d'accepter le contrat.
206	G. A. Girouard, 20 octobre 1871.	11,130	....	17,490	6,360	53,000 traverses sur la section No. 9, province du Nouveau-Brunswick.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $38,690. La deuxième plus basse, G. A. Girouard, $17,490, acceptée. Plus basse, D. Connors, $11,130 ; refusa d'accepter le contrat.
207	Côté et McDonald, 20 octobre 1871.	32,205	....	35,030	2,825	113,000 traverses sur les sections Nos. 3 et 6, province du Nouveau-Brunswick.	Vingt-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $87,575. La cinquième plus basse, Côté et McDonald, $35,030, acceptée.

							La plus basse, David Connors, $32,265; aucune raison. La seconde des plus basses, David Connors, $33,900; aucune raison. La troisième des plus basses, G. A. Girouard, $32,900; aucune raison. La quatrième des plus basses, Robert Connors, $34,465; aucune raison. Les commissaires, après un examen de la qualité du bois à être livré, recommandèrent que la soumission de MM. Côté et McDonald fût acceptée pour les Nos. 3 et 4.
208	Amos Fountain, 30 décembre 1871.	6,750	....	8,415	1,665	45,000 traverses pour la section No. 7, province de la N.-E	Extrait du registre:—Les parties à qui les contrats ont été adjugés pour la section No. 7 n'ayant pas signé d'autres contrats, il est devenu nécessaire de faire de nouveaux arrangements. *Résolu*, que la soumission de Amos Fountain soit acceptée, à $18.70 pour 45,000 liens, devant être livrés à certains endroits le long de la voie.
						Chemin de fer de l'Ile du P.-E.	
209	C. Schreiber, 11 septembre 1871.	1,914,559	....	2,024,929	110,370	Ligne principale de Cascumpec à Georgetown, 146¼ milles.	Accordé par soumission publique; date de l'acte autorisant la construction, 17 avril 1871. Date de l'acte amendant la construct., 9 août 1872. Vingt soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,002,534. Sixième des plus basses, C. Schreiber, $2,024,929, acceptée. La plus basse, T. et C. Walker; refusèrent de signer le contrat. La seconde des plus basses, W. D. O'Brien; n'a pu remplir les conditions. La troisième des plus basses, H. D. McLeod; refusa de signer le contrat. La quatrième des plus basses, Jas. H. Fraser; refusa de signer le contrat. Cinquième des plus basses, William Rainnie et Cie.; refusèrent de signer le contrat.
210	C. Schreiber........................	40,000	40,000	....	Nil.	Arrangement pour changer la ligne, Summerside.	Aucune soumission. Un arrangement a été fait avec l'entrepreneur pour la construction de la ligne principale.
	A reporter.................	17,558,653	4,002,885	15,334,996	1,779,228		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Welland.*	
	Report	17,558,653	4,002,885	15,334,996	1,779,228		
211	Robert Mitchell No. 3,491. 23 janvier 1872.	105,450	....	128,250	22,800	" Tranchée profonde "--Rive sud, entre Allanburgh et Port Robinson ; sections Nos. 21 et 22 ; longueur, $1\frac{7}{8}$ mille ; enlever une lisière d'environ 40 pieds de largeur sur le côté est du canal jusqu'à un niveau de deux pieds au-dessus de la surface des eaux ordinaires ; $22\frac{1}{2}$ centins le pied cube ; évaluation de l'ingénieur.	Vingt et une soumissions reçues. La plus haute s'élevant à $285,000, au taux de 50c. par verge cube d'excavation. Voir No. 18,833, 7 octobre 1871, et cédule 20,742, 26 octobre 1871. La quatrième des plus basses fut acceptée, O.C. 20,192, 27 déc. 1871. La plus basse, G. Harvey, $18\frac{1}{2}$c. par verge cube, $105,450 ; retirée par 19,450, 16 novembre 1871. La seconde des plus basses, E. Kilman, $18\frac{3}{4}$c. par verge cube, $106,875 ; retirée par 19,549, 29 novembre 1871. La troisième des plus basses, M. Fitzgerald, 19c. par verge cube, $108,300 ; retirée par 20,188, 23 décembre 1871.
212	F. B. McNamee. No. 3,462. 9 février 1872.	18,900	18,900	....	Nil.	Agrandir et creuser le havre de Port Dalhousie, dans une direction sud, d'une profondeur de 13 pieds à l'écluse, ou un pied au-dessous de la hauteur du seuil, et augmenter jusqu'à 14 pds. vers le bout extérieur du quai ouest ; 21 centins par verge cube ; évaluation de l'ingénieur.	Dépense autorisée par O.C. Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $36,000, au taux de 40c. par verge cube. Voir No. 18,884, 9 octobre 1871, et cédule 20,699, 23 octobre 1871. La plus basse acceptée.
213	John McDonagh. soumiss. No. 22,096. 10 avril 1872.	7,091	....	8,472	1,381	Fournir les piliers en bois entre Port Dalhousie et Thorold.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,960. (Cédule No. 22,098, 10 octobre 1872.) La seconde des plus basses, $8,472, John McDonagh, acceptée. O. C. No. 22,053, 8 avril. La plus basse, $7,891,

							MM. M. et O. J. Phelps; un marché pour délivrer tout le matériel à la date mentionnée dans la spécification, 1er juin 1872, n'ayant pas été fait par la société, le ministre croit que leur offre ne peut être acceptée. Nos. 22,095, 22,096, 22,097, 22,098, 22,265, 31,485.
214	H. W. Manning et Cie. No. 3,853. 11 octobre 1872.	98,700	....	126,700	28,000	Approfondir et nettoyer le canal d'alimentation deux pieds au-dessous de sa profondeur lorsqu'il a été fait dans l'hiver de 1843-44, depuis la jonction avec la ligne principale du canal, en remontant jusqu'à l'écluse de Port Maitland, distance de 17⅝ milles, et à un niveau de 2½ pieds au-dessous du sommet des buscs de l'écluse de prise d'eau à Dunville, à Stromness, en remontant, distance de cinq milles; évaluation de l'ingénieur.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $221,800. Cédule 25,932, 21 septembre 1872. Troisième plus basse acceptée, O.C. 26,023, 12 octobre 1872. Plus basse, G. Harvey, 98,700; le ministre a considéré que M. Harvey ne devrait pas obtenir un second contrat, celui des travaux du havre de Goderich qu'il a en mains étant suffisant pour les moyens à sa disposition. (Voir O.C. 25,673, 30 septembre 1872.) Deuxième plus basse, Cairns et Cie., $105,450; ces messieurs n'ayant pu se procurer l'outillage nécessaire ont refusé par le No. 25,817, 6 octobre 1872, de commencer les travaux Voir O.C. 26,023, 12 octobre 1872.
						Canal Lachine.	
215	Hennessey et Doughney. No. 3,469. 7 septembre 1872.	10,969	10,969	....	Nil.	Redresser le chenal d'une partie de la rivière St. Pierre.	Dépense autorisée par O C. 16,769, 20 juin 1871. Cédule 20,218, 18 octobre 1871. Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $26,472. Plus basse acceptée.
216	S. Bonneville. No. 3,623 9 octobre 1872.	92,222	....	101,542	9,320	Faire deux cales ou bassins (St. Gabriel) entre le pont de la rue Wellington et l'écluse St. Gabriel.	Vingt soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $259,910. Cédule 25,567, 5 septembre 1872. O.C. 25,674, 30 septembre 1872. O.C. 31,305, daté le 31 mai, annulant ce contrat, l'entrepreneur n'ayant pu continuer l'ouvrage, il a été terminé à la journée. Plus basse, J. Blackie, $92,222. Deuxième plus basse, Dennis Connelly, $95,236. Troisième plus basse, J. B. Spencer, $97,396; le ministre a institué des enquêtes concernant ces soumissionnaires, et les renseignements qu'il en a obtenu n'ont pas été de nature à le porter à recommander que le contrat leur fût adjugé. (Voir O.C. 25,674, 30 sept. 1872.)
	A reporter............ ...	17,891,985	4,032,754	15,699,960	1,840,729		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal de Cornwall.*	
	Report	17,891,985	4,032,754	15,699,960	1,840,729		
217	James C. Johnston. No. 3,518. 20 mai 1872.	616	616	....	Nil.	Construire une addition au bureau du percepteur des péages, canal de Cornwall.	Dépense autorisée par O.C. 19,110, 27 octobre 1871. Voir 21,109, 29 février 1872. Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,072. Plus basse acceptée.
						Canal Grenville.	
218	Alex. Fleck. No. 3,516. 17 avril 1872.	5,467	5,467	....	Nil.	Ouvrages en fer forgé et en fonte pour les portes de l'écluse No. 11.	Offre de A. Fleck acceptée sur la recommandation de l'ingénieur en chef. Voir No. 20,193, 29 décembre 1871, et O.C. 20,468, 13 janvier 1872.
						Canal Rideau.	
219	M. P. Davis. No. 3,622. 20 septembre 1872.	1,887	1,887	....	Nil.	Pont tournant au-dessus des portes supérieures de l'écluse à Brewer's Lower Mills.	Dépense autorisée par O.C. 23,730, 27 janvier 1872. Une seule soumission reçue, No. 25,118, 6 sept. 1872, laquelle a été acceptée.
220	Reed et Stanley. No. 4,022. 3 décembre 1872.	6,762	....	7,395	633	Excavation et agrandissement du bassin, et construire des quais à Ottawa.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $16,723 ; cédule 26,479, 2 novembre 1872. La deuxième des plus basses acceptée ; O. C. 26,560, 7 novembre 1872. La plus basse, Robert Stanley, $6,762, "qui ne paraît pas avoir les moyens suffisants pour exécuter les travaux." (Voir O. C. No. 26,560, 7 nov. 1872.) M. Reed, de la société de Stanley et Reed, n'ayant pas fait les travaux, et certains arrérages étant encore

							dus aux ouvriers, l'offre de M. Stanley de compléter les travaux au prix du contrat, avec M. McGillivray comme caution, a été acceptée, après que la société entre Reed et Stanley eut été dissoute. Contrat No. 4,102, 8 mars 1873 ; O. C. No. 28,663, 20 février 1873. Voir aussi 28,268, offre de McGillivray.
						Edifices publics, Ottawa.	
221	Antoine Lepage. No. 3,515. 13 avril 1872.	350	350	....	Nil.	Confection d'une pompe à incendie, pour Rideau Hall.	L'offre d'Antoine Lepage, No. 21,789, 23 mars 1872, acceptée. Montant du contrat, $350.
222	Thomas C. Pidgeon. No. 3,520. 13 avril 1872.	955	....	1,050	95	Construire un hangar à Rideau Hall, pour remplacer celui détruit par le feu.	Dépense autorisée par O. C. 20,895, accordant $5,400 pour réparer les dommages. Cédule No. 21,449, 24 mars 1872. Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,279. La quatrième des plus basses, O. C. 22,100, 9 avril 1872. La plus basse, André Ritchie, $955 ; retirée par le No. 21,450, 9 mars 1872. La deuxième des plus basses, Stephen Knapp, $1,000 ; retirée par le No. 21,450, 9 mars 1872. La troisième des plus basses, Michel Brisbois, $1,018 ; retirée par le No. 21,450, 9 mars 1872.
223	James Goodwin. No. 3,522. 23 mai 1872.	36,550	....	45,000	8,450	Mur d'enceinte sur la rue Wellington, édifices publics.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $67,680 ; cédule 22,218, 2 avril 1872. La deuxième des plus basses, acceptée ; O. C. 22,102, 9 avril 1872. La plus basse, James Murphy, $36,550. "L'opinion de l'architecte en chef est que la plus basse soumission ne peut être acceptée, vu qu'elle est trop basse pour la quantité d'ouvrage qu'il y a à faire." Voir O. C. No. 22,102, 9 avril 1872.
224	Cie. du gaz d'Ottawa. No du contrat. O.C. 25,793. 2 oct. 1872.	10,000	10,000	....	Nil.	Pour introduire l'éclairage au gaz dans Rideau Hall.	L'offre de la Comp'gnie du gaz d'Ottawa, faite le 17 sept. 1872, No. 25,289, en réponse au No. 16,213, 9 sept. 1872, pour introduire le gaz dans Rideau Hall à certaines conditions, a été acceptée par O. C. 25,793, accordant un emprunt de $10,000, portant 6 p.c. d'intérêt, devant être remboursé par le gouvernement trimestriellement par le prix du gaz consumé au Rideau Hall, le taux chargé étant le même que celui payé par les citoyens généralement. Voir O. C. 25,793, 2 octobre 1872.
	A reporter..............	17,954,602	4 051,104	15,753,405	1,849,907		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics, Ottawa.*—Suite.	
	Report	17,954,602	4,051,104	15,753,405	1,819,907		
225	Blyth et Kerr. No. 3,850. 30 octobre 1872.	6,555	6,555	....	Nil.	Fournir et poser des tuyaux pour le gaz à Rideau Hall.	Dépense autorisée par O.C. No. 25,830, 7 octobre 1872. Offre de Blyth et Kerr acceptée. Voir No. 25,749, 5 octobre 1872. Aucunes soumissions demandées par annonce. Montant de l'entreprise, $6,555.
226	John Heney. No. 3,855. 30 octobre 1872.	1,440	....	1,900	460	Approvisionnement de 200 tonnes de charbon à grille de Sydney, pour les édifices publics.	Cinq soumissions reçues pour l'approvisionnement de charbon de différentes espèces; cédule 21,432, 26 février 1872. Troisième plus basse acceptée—$8.00 par ton. pour charbon non tamisé, et $9 50 pour charbon tamisé. Voir O.C. 25,794, 2 octobre 1872. Plus basse, D. W. Coward et Cie., $7.10 par ton. et 10 cts. en sus pour le tamisage, le gouvernement s'en chargeant. Ce contrat a été adjugé à D. W. Coward et Cie., par O.C. No. 21,340, 29 février 1872, qui l'ont refusé. Voir O.C. No. 25,373, 21 sept. 1872. Deuxième plus basse, O'Connor et Waller, $7.50 par ton. pour charbon non tamisé.
227	Peter Kilduff. No. 4,025. 21 novembre 1872.	4,500	4,500	....	Nil.	Toit en fer pour la bibliothèque du Parlement.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,979; cédule 26,813, 13 nov. 1872. Plus basse acceptée.
228	O. Archambault. No. 4,033. 10 décembre 1872.	695	....	1,350	655	Enlever la neige des édifices publics.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,000 et la plus basse à $695; cédule 26,987, 20 novembre 1872. Neuvième plus basse acceptée. Voir tél. No. 27,085,

							3 décembre 1872, et O.C. 26,921, 26 novembre 1872. " Des sept personnes dont les soumissions se trouvaient les plus basses pour le Parlement et les départements, cinq refusèrent d'entreprendre les travaux, ayant mal interprété la spécification, et deux, savoir : François Joli et James Curran, n'ont pu être trouvées." Voir O.C. 26,921, 25 nov. 1872. Huitième plus basse, R. B. Bell, $975. Le contrat adjugé en premier lieu à cette personne a été annulé, vu la négligence de l'entrepreneur à commencer les travaux. Voir télégrammes No. 17,359, 3 décembre 1872, et No. 27,085, 3 déc. 1872.
229	H. F. Simms. No. 4,027. 11 décembre 1872.	275	....	450	175	Enlever la neige à Rideau Hall.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $500. (Cédule 26,972, 20 nov. 1872.) Deuxième plus basse acceptée, O.C. 26,921, 25 novembre 1872. Plus basse, Frs. Joli, $275 ; n'a pu être trouvé. (Voir O.C. 26,921, 25 novembre 1872.)
230	John Heney. No. 3,511. 21 décembre 1872.	16,412	....	17,102	690	Fournir le bois de chauffage pendant trois ans.	Cinq soumissions reçues, la plus haute étant pour $6.55, prix en moyenne par corde. (Cédule 21,424, 18 janvier 1872.) Deuxième plus basse acceptée ; prix en moyenne par corde pour épinette, érable et bois mêlé : $4.73 par corde, O.C. 21,339, 29 mars 1872. Plus basse, Edward Mooney, "qui est inconnu au département." (Voir O.C. 21,339, 29 mars 1872.) Prix en moyenne, $4.54 par corde.
						Edifices publics.	
231	Chas Garth et Cie. No. 3,493.	680	680	....	Nil.	Plomberie dans toute la maison de douanes, pour le département du Revenu de l'Intérieur, Montréal.	Plus basse acceptée ; l'ouvrage étant urgent ; deux personnes ont été demandées de soumettre par M. Hutchinson ; mais une offre seulement a été reçue, laquelle fut acceptée.
232	Chas. Garth et Cie. No. 3,454. 29 janvier 1872.	1,575	....	3,368	1,793	Appareils de chauffage pour le nouveau bureau de poste de Québec.	Onze propositions reçues de cinq personnes pour différents sytèmes de chauffage, la plus haute s'élevant à $6,073, et la plus basse à $1,575. Troisième plus basse acceptée, tel que recommandée par l'architecte en chef dans le No. 17,134, 23 juin 1871. (O.C. 17,252, 13 juillet 1872.)
	A reporter...........	17,986,734	4,062,839	15,777,575	1,853,680		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
			$	$	$	*Edifices publics.*—Suite.	
	Report..........	17,986,734	4,062,839	15,777,575	1,853,680		
233	Simon Peters. No. 3,497. 22 mars 1872.	1,100	1,100	....	Nil.	Construire une cale au nouveau quai de la maison de douanes, Québec.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,855. (Cédule incluse dans le No. 20,246, 29 déc. 1871.) Plus basse acceptée.
234	C. F. Tilley et J. W. Redfern. No. 3,611. 22 août 1872.	9,330	9,330	....	Nil.	Améliorations aux bâtisses de la banque d'épargnes, St. Jean, N.-B.	Dépense autorisée par O.C. 23,732, 20 juin 1872, pour $40,000. Quatre soumissions reçues pour tout l'ouvrage : peinturage et vitrage, portes de fer, boiser les escaliers et couvrir le soubassement en asphalte, étant acceptées ; la plus haute s'élevant à $13,912. (Cédule 24,285, 19 juillet 1872.) Plus basse acceptée, étant recommandée par l'architecte en chef.
235	Allard, Dufort et Cie No. 3,856. 12 nov. 1872.	182,000	182,000	....	Nil.	Bureau de poste de Montréal......	(Voir cédule No. 25,880, 5 octobre 1872, pour tous les travaux, excepté ceux de l'intérieur en général, savoir : partie de la menuiserie, plâtrage, peinturage, vitrage, plomberie pour eau et gaz, etc.) Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $195,000. Deuxième plus basse acceptée, Allard et Dufort, Montréal, $182,000. Walter Wardle, Montréal, $195,000.
							Pour la maçonnerie :— Antoine Perrault, Montréal......... $121,200 A Laberge et fils do .... 123,930 Bourgouin et fils, Bertrand, Montréal 142,250

							Menuiserie :— Archibald McIntyre, Montréal..... $19,995 Lacroix et fils do ...... 22,000 Moïse Martin do ...... 24,200 Alexander Holmes do ...... 29,000 Ouvrage en fer :— Day et Deblois, Montréal.......... $19,000 Godfroi Chapieau do .... 20,600 W Clendenning do .... 21,000 W. P. Bartley do .. .. 24,234 Thomas Redmond do .... 28,000 MM. Allard et Dufort, soumission pour l'exécution de tous les ouvrages pour $182,000 a été acceptée par un O.C. No. 26,011, 12 oct. 1872.
236	Hatch, Frère, No. 3,851. 25 nov. et 4 déc. 1872.	105,000	105,000	....	Nil.	Construire un bureau de poste, maison de douane, et bureau du revenu de l'intérieur, Ottawa.	Dépense autorisée par O.C. 23,735, accordant $40,000 Dix soumissions reçues pour tous les travaux, la plus haute s'élevant à $224,167. La plus basse acceptée, O.C. 26,012, 12 oct. 1872. Aussi dix soumissions reçues pour parties des travaux. Le coût total de la construction, si donné au plus bas des soumissionnaires pour les différents métiers respectivement, s'élèverait à $185,899. Le montant des plus hautes soumissions se rattachant à chacun de ces métiers est égal à $194,575.
						Améliorations des rivières.	
237	Alexander Brough. No. 3,519. 20 avril 1872.	360	360	....	Nil.	Réparer et reconstruire la maison en pierre de l'éclusier à Hastings, rivière Trent.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $585. Cédule 19,496, 17 nov. 1871. La plus basse acceptée.
238	John Honey. No. 3,853. 14 oct. 1872.	8,381	....	12,577	4,193	Draguer et enlever un banc ou barre sur le côté nord de la rivière Gatineau, près de son embouchure, vis-à-vis l'estacade du gouvernement.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $29,346, à $1.75 par verge cube dans le solide. Cédule 25,697, 24 octobre 1872. La seconde des plus basses acceptée, le prix étant de 75c. par verge cube, O.C. No. 25,833, 7 octobre 1872. La plus basse, William A. Hearn, s'élevant à $8,384, au taux de 50c. par verge cube ; refusa d'entreprendre l'ouvrage. Voir No. 25,530, 28 sept. 1872.
	A reporter.....	18,292,908	4,360,629	15,790,152	1,857,873		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite*.

Numéro.	Nom de l'entrepreneu., et numéro et date du contrat	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Améliorations des riv.*—Suite.	
	Report........	18,292,908	4,360,629	15,790,152	1,857,873		
239	Thos. Spence. No. 4,030. 3 déc. 1872.	5,500	5,500	....	Nil.	Enlever le rocher Sister dans la rivière Fraser, C.-Britannique.	M. B. W. Pearse, ingénieur local, C.-B., eut instruction de demander des soumissions et d'adjuger le contrat à la plus basse; la dépense étant limitée à $7,000. Voir No. 23,736, F. Braun à B. W. Pearse, 7 oct. 1872. La soumission de Thos. Spence fut acceptée par M. Pearse, suivant les instructions plus haut mentionnées. Voir No. 26,933, 12 nov. 1872.
240	John Harvey. No. 3,503. 3 fév. 1872.	1,450	1,450	....	Nil.	Réparations aux estacades et quais de la riv. Dumoine T.R.O.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,527. Cédule 20,834, 25 janvier 1872. La plus basse acceptée.
241	Janvier Soulier. No. 3,502. 6 fév. 1872.	3,610	3,610	....	Nil.	Réparations à la glissoire de la Chaudière, Hull, au canal de la Gatineau, T. R. O.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $5,355. Cédule 20,834, 25 janvier 1872. La plus basse acceptée.
242	Wm. McKnight. No. 3,506. 12 fév. 1872.	1,597	1,597	....	Nil.	Réparer les glissoires aux stations du Calumet et de la Montagne, travaux de la Riv. Ottawa.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,797. Cédule 20,834, 25 janvier 1872. La plus basse acceptée.
243	John Proudfoot. No 3,505. 22 fév. 1872.	2,271	2,271	....	Nil.	Réparer les travaux des rivières Coulonge et Noire.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,277. Cédule 20,834, 25 janvier 1872. La plus basse acceptée.
244	John Harvey. No. 3,504. 22 mars 1872.	6,228	6,228	....	Nil.	Réparer les travaux sur la rivière Madawaska.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,934. Cédule 20,834, 25 jan. 1872.
245	John Harvey. No. 3,507. 22 mars 1872.	1,350	1,350	....	Nil.	Construire un estacade et quatre jetées dans la baie des Herbes, lac Callabogie, rivière Madawaska, travaux de la R. Ot.	Dépense autorisée par O.C. 20,890, 2 fév. 1872, pour $1,750. Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,740. Cédule 20,843, 31 jan. 1872. La plus basse acceptée. La soumis. de M. J. Harvey n'est pas

							comprise dans la cédule No. 20,843, 31 janv. 1872, mais incluse dans la lettre No. 20,547, 19 janv. 1872.
216	O. Z. Hamel. No. 3,567. 9 septembre 1872.	13,113	13,113	....	Nil.	Construction d'une digue, etc., sur la rivière St. Maurice, aux Grandes Piles. Estimation de l'ingénieur pour un barrage incliné, 465 pieds de longueur avec 7 cloisons et 10 jetées, $11,535. Voir No 19,750, 2 déc. 1871.	Treize soumissions reçues pour travaux compris dans le contrat No. 3,501 (résilié) la plus élevée, $50,185. Cédule 20,694, 11 jan. 1872. Quatrième plus basse, acceptée, s'élevant à $8,866. Voir O.C. 20,774, 25 janv. 1872. Plus basse, A. H. Hamel, $6,719; trop basse et travaux ne pouvant être exécutés pour la somme stipulée. Seconde, F. Lemay, $7,307; trop basse, et travaux ne pouvant être faits pour la somme stipulée. Troisième, A. J. Pottier, $8,030; aussi trop basse, et les personnes nommées par M. Pottier, comme cautions pour l'accomplissement du contrat, savoir: Emanuel et Etienne Beauchemin, de St. Zéphirin, sont inconnues du département. Voir rapport au Conseil 13,380, 23 janvier 1872. M. O. Z. Hamel, ayant refusé de signer le contrat No. 3,501, vu l'augmentation du prix du fer, etc. (Voir la lettre incluse au No. 22,272, 13 avril 1872). Le second et le troisème plus bas des soumissionnaires ci-dessus mentionnés, savoir: F. Lemay et A. J. Pottier furent demandés par télégrammes s'ils étaient prêts à entreprendre l'ouvrage aux prix stipulés dans leurs soumissions (voir télégrammes Nos. 14,417, 14,421, 14,526); les parties refusèrent. (Voir télégrammes Nos. 22,331 et 22,519). M. Symmes, surintendant, fut requis, par lettre No. 14,738, 16 mai 1872, de voir les parties qui ont fait des soumissions et s'assurer si l'ouvrage peut être achevé pour $7,500, la balan. du crédit en mains. M. Symmes s'étant assuré qu'il est impossible de faire l'ouvrage pour $7,500, vu le prix élevé du fer, ni pour le montant de son estimation, savoir: $11,500 (voir No. 22,998, 18 mai 1872), il fut requis de demander de nouvelles soumissions. Deux soumissions furent reçues à la deuxième demande, la plus haute de F. B. McNamee, s'élevant à $17,088, et la plus basse, $13,143, de O. Z. Hamel, à qui le contrat No 3,567 fut adjugé.
	A reporter	18,328,057	4,391,778	15,790,152	1,857,873		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report..................	18,328,057	4,391,778	15,790,152	1,857,873	*Améliorations des rivières — Suite.*	
247	John Soulier. No. 3,612. 2 novembre 1872.	23,155	23,155	....	Nil.	Glissoires, jetées et estacades, etc., aux rapides de la Roche Capitaine.	Dépense autorisée par O.C. 23,733, 10 juin 1872, pour $27,000. Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $32,202. Cédule 24,750, 6 août 1872. La plus basse acceptée.
248	A. H. Johnson. No. 3,837. 10 décembre 1872.	14,195	14,195	....	Nil.	Agrandissement de l'estacade des Chenaux, rivière Ottawa.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $20,800. Cédule 26,436, 26 oct. 1872.
						Havres et jetées.	
249	F. B. McNamee. No. 3,477. 9 février 1872.	6,436	....	7,249	813	Agrandissement de la jetée d'amarrage, à Côteau Landing, P.Q., d'environ 270 pieds de longueur, et 25 pds. de largeur.	Dépense autorisée par O.C. 16,086, 11 mai 1871, pour $8,000. Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $12,430. Cédule 17,097, 21 juin 1871. Seconde plus basse acceptée, O.C. 19,863, 12 déc. 1871. La plus basse, James Wright, $6,436; ce contrat en premier lieu adjugé à ces personnes fut annulé par O.C. No. 19,863, 12 déc. 1871, l'entrepreneur ayant notifié le département qu'il était incapable de continuer l'ouvrage durant la saison d'hiver, tel que requis. Voir No. 19,528, 15 novembre 1871.
250	S. B. Cochrane et Cie. No. 3,499. 1er mars 1872.	11,919	11,919	....	Nil.	Construire un brise-lames à Little Hope Island, côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, sur trois côtés de l'île, formant une	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $21,922. Cédule 20,716, 16 janvier 1872.

						ligne continue d'environ 285 pieds de longueur et 16 de hauteur.	
251	Clark et Stackhouse. No. 3,474. 26 mars 1872	15,000	....	15,990	990	Construire un brise-lames au havre de Quaco, N.B., dans une direction S.S.O. du point est, à l'entrée du havre. La longueur totale du brise-lames, mesurée à l'eau haute, devant être de 300 pds., et la largeur 30 pds., avec un ∠ au bout en dehors de 30 × 40 p.; hauteur du côté de la mer, 28 pds.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $16,110. Cédule 19,639, 12 nov. 1871. Deuxième plus basse acceptée. O.C. 19,800, 7 déc. 1871. Plus basse, Edward Nugent, $15,000, boutiquier et maître de poste de St. Martin, N.B., lequel n'a pas d'expérience dans les entreprises de ce genre et dont la soumission ne peut par conséquent être prise en considération. Voir O.C., 19,800, 7 déc. 1871.
252	M. G. McLeod et Cie. No. 3,500. 11 avril 1872.	10,344	....	14,822	4,478	Construire un brise-lames à l'anse de McNair, Cap George, N.E., dans une direction S.S.O. de la point nord de l'anse. Jetée, 400 p. de longueur, mesurée à l'eau basse, 200 pds. ayant 20 pds. de large, et 160 pds. ayant 30 pds. de large, avec un ∠ à l'extrémité extérieure, 40 pds. sur 60., et d'une hauteur de 26 pds., allouant 2 pds. pour tassement	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $25,268. (Cédule 20,183, 17 novembre 1871.) Quatrième plus basse acceptée, O.C. 20,787, 25 janvier 1872. Plus basse, Jas. H. Frazer, New Glasgow, N.E., $9,966; soumission irrégulière et non acceptable, vu qu'elle ne mentionne pas le prix et le coût de chaque item compris dans cette somme, et aussi omettant de donner les noms des cautions. (Voir O.C. 19,793, 7 décembre 1871.) Deuxième plus basse, Hugh McAdam et Cie., d'Arisaig, comté d'Antigonish, N.E., $10,344; cette soumission a été acceptée par O.C. 19,793, et l'entreprise offerte à cette maison (voir tél. 12,879, 11 décembre 1871), lesquels l'ont refusé. (Voir No. 20,237, 14 décembre 1871) Troisième plus basse, Frank, Young et Cie., Westville, comté de Pictou, N.E., $12,573; soumission retirée. (Voir tél. No. 20,260, 4 janvier 1872.) Entreprise offerte à cette maison par tél. No. 13,163, 3 janvier 1872.
253	M. Duffy, A. Steeves, Wm. Shaw et T. Duffy. No. 3,848. 25 nov. 1872.	10,450	10,450	....	Nil.	Construire un brise-lames à Stoney Creek Gully, rivière Petitcodiac, N.B., pour améliorer le chenal à Moncton Railway Harbour.	Dépense autorisée par O.C. 23,323, 3 mai 1872, pour $11,000.. Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $15,000. (Cédule 25,600, 26 sept. 1872.) Plus basse acceptée. (Voir No. 16,474, 28 sept. 1872.)
	A reporter.....	18,419,556	4,455,497	15,828,213	1,864,154		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report	18,419,556	4,455,497	15,828,213	1,864,154		
254	Peck, Benny et Cie.; R. Millar et Cie. Janvier 1872.	17,000	....	27,000	10,000	Trois cent tonneaux de carvelles pour le ch. de fer Intercolonial	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $100,800. En premier lieu adjugé au plus bas soumissionnaire, Jas. Scoville, $17,000, qui l'a refusée. Les cinq plus bas suivants l'ont refusé. Ce contrat a été alors donné par M. Brydges aux personnes mentionnées.
255	Fraser, Stewart et Fraser. No. 26. 13 fév. 1872.	45,017	....	70,200	25,153	Pose de lisses et ballastage, sections 4, 7 et 12, province de la Nouvelle-Ecosse.	Quarante-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant comme suit—Pose de lisses, $1,335 par mille; aiguilles, $25; traverses, $25; ballastage, 50½c. Seizième plus basse, D. Fraser et Cie. (Fraser, Stewart et Fraser), $97,429, acceptée. Plus basse, J.D.Fraser etCie., $45,047, refusée. 2e do do 46,595, auc. rais. 3e do do 49,242 do 4e do Duncan McDonald, 52,865 do 5e do W.McCullough et Cie. 54,034 do 6e do R.R. McLellan et Cie. 54,787 do 7e do A. McDonald et Cie. 55,835 do 8e do A. McDonald, 56,312 do 9e do W.McCullough et Cie. 57,754 do 10e do A. McDonald et Cie. 58,140 do 11e do W.McCullough et Cie. 59,524 do 12e do A. McDonald, 59,717 do 13e do R. R. McLellan & Cie. 61,131 do 14e do do 63,106 do 15e do Longley et McLellan, 63,156 do

							Ce contrat fut premièrement adjugé à J. D. Fraser et Cie. (Voir O.C., 28 sept. 1871, No. 1,403), mais ils refusèrent de signer ce contrat le 11 déc 1871. Les commissaires voyant l'importance d'avoir l'ouvrage promptement exécuté, recommandèrent que le contrat fut adjugé à D. Fraser et Cie., de Pictou (Fraser, Stewart et Fraser), 14 déc. 1871. (O. C. No. 1,596, 13 déc. 1871.)
256	A. McKay. No. 33. 20 février 1872	6,650	....	8,000	1,350	Gares à Debert et Londonderry, province de la Nouvelle-Ecosse.	Quatorze soumissions reçues pour Londonderry et onze pour Debert, la plus haute s'élevant à $20,700. La deuxième plus basse, A. McKay, $8,000, acceptée. La plus basse, Leo Perry, $6,650; refusa d'accepter et signer le contrat.
257	A. Colborn. No. 34. 1872.	3,750	3,750	....	Nil.	Gares à Maccan, Thompsons et Wentworth, province de la Nouvelle-Ecosse.	Adjugé sans soumissions par les commissaires.
258	Colburn et Black. No. 35. 20 février 1872.	3,437	3,437	....	Nil.	Gare à la rivière Philippe, province de la Nouvelle-Ecosse,	Dix-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,900. La plus basse, Alexander Colburn (Colburn et Black), $3,437, acceptée.
259	Colburn et Black. No. 35. 20 février 1872.	900	....	1,525	625	Réservoir et hangars pour combustible à Port Philippe, province de la Nouvelle-Ecosse.	Quinze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,456. La quatrième plus basse, Alexander Colburn (Colburn et Black), $1,525, acceptée. La plus basse, Jno. W. Macdonald, $900, refusée. La deuxième plus basse, McKenzie et Chisholm, $1,474, refusée. La troisième plus basse, Douglass et Cove, $1,500, refusée.
260	Douglass et Cove. No. 36. 20 février 1872.	3,650	3,650	....	Nil.	Gare et plateforme à Athol, province de la Nouvelle-Ecosse.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,800. La plus basse, Douglass et Cove, $3,650, acceptée.
261	Douglass et Cove. No. 36. 20 février 1872.	800	....	1,500	700	Maison pour réservoir et hangar pour combustible à Athol, province de la Nouvelle-Ecosse.	Seize pétitions reçues, la plus haute s'élevant à $3,700. La cinquième plus basse, Douglass et Cove, $1,500, acceptée. La plus basse, J. W. McDonald, $800; aucune raison. La deuxième plus basse, F. A. Donkin et Cie., $1,315, refusée. La troisième plus basse, James G Fraser, refusée. La quatrième plus basse, McKenzie et Chisholm, refusée.
	A reporter......	18,500,790	4,466,334	15,936,438	1,901,982		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report....................	18,500,799	4,466,334	15,936,438	1,901,982	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
262	Douglass et Cove. No. 36. 20 février 1872.	1,397	....	1,480	83	Réservoir et hangar pour combustible à Salt Springs, Nouvelle-Ecosse.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,678. La troisième plus basse, Douglass et Cove, $1,480, acceptée. La plus basse, James D. Fraser, refusée. La deuxième plus basse, McKenzie et Chisholm, $1,474, refusée.
263	Oscar Bradley. 23 février 1872.	24,235	24,235	....	Nil.	Quatre chars à passagers de première classe pour le chemin de fer Intercolonial.	Adjugé sans soumissions par C. J. Brydges, sous l'autorité d'un O.C., 17 janvier 1872.
264	Midland General Manufacturing Co. 25 février 1872.	55,400	55,400	....	Nil.	Cent chars à plateforme pour le chemin de fer Intercolonial.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $91,000. La plus basse, Midland Manufacturing Co., $55,400, acceptée.
265	James Harris et Fils. 25 février 1872.	6,000	6,000	....	Nil,	Deux wagons-poste pour le chemin de fer Intercolonial.	Une soumission a été reçue; adjugé à James Harris et Fils, $6,000, sur la recommandation des commissaires.
266	A. Grant et Cie. No. 43. Mars 1872.	13,100	....	16,500	3,400	Remise à locomotives, Rivière-du-Loup, province de Québec.	Quatorze soumissions reçues; à la plus haute s'élevant à $26,500. La troisième plus basse, A. Grant et Cie., $16,500, acceptée. La plus basse, C. Touchette et Cie., $13,100, refusée. La deuxième plus basse, A. Gingras, $13,350, refusée.

267	A. Grant et Cie. No. 43. Mars 1872.	3,900	....	4,900	1,000	Gare, Trois Pistoles, province de Québec.	Vingt quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,800. La sixième des plus basses, A. Grant et Cie., $4,900, acceptée. La plus basse, A. St. Laurent et Cie., $3,900 ; adjugé d'autres bâtisses. La deuxième des plus basses, G. Dion et Cie.,$4,000,ont refusé. La troisième des plus basses, A. LePage et Cie., $4,400,ont refusé. La quatrième des plus basses, A. LePage et Cie., $4,600, ont refusé. La cinquième des plus basses, J. E. LePage et Cie., $4,800, refusée.
268	A. LePage et Cie No. 39. 13 mars 1872.	4,250	....	4,400	150	Gare, St. Simon, province de Québec.	Vingt-quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant $8,800. La deuxième des plus basses, A. LePage et Cie., $4,400, acceptée. La plus basse, A. St. Laurent et Cie., $4,250 ; adjugé d'autres bâtisses.
269	A. Le Page et Cie. No. 39. 13 mars 1872.	4,200	....	4,280	80	Gare, St. Fabien, province de Québec.	Vingt-quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,800. La deuxième des plus basses, A. Le Page et Cie., $4,280, acceptée. La plus basse, A. St. Laurent et Cie., $4,200, adjugé d'autres bâtisses. Après mûre considération, les commissaires ont recommandé d'accepter la soumission de A. Le Page et Cie.
270	A. Le Page et Cie. No. 39. 3 mars 1872.	3,600	....	4,280	680	Gare, au Bic, province de Québec.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,800. La troisième des plus basses, A. Le Page et Cie., $4,280, acceptée. La plus basse, J. P. Larin et Cie., $3,600 ; ont refusé d'accepter et de signer le contrat. La deuxième des plus basses, A. St. Laurent et Cie., $4,000 ; adjugé d'autres bâtisses.
271	A. Le Page et Cie. No. 39. 3 mars 1872.	3,400	....	3,980	580	Gare, Rimouski, province de Québec.	Vingt-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,800. La quatrième des plus basses acceptée, $3,980. La plus basse, J. P. Larrivé et Cie., $3,400, refuseé. La deuxième des plus basses, C. F. Parent, $3,800 ; aucune raison. La troisième des plus basses, A. St. Laurent et Cie., $3,850 ; adjugé d'autres bâtisses.
272	Hillson et Fils. No. 37. 14 mars 1872. Soumission acceptée comme contrat.	3,376	3,376	....	Nil.	Buffet, Amherst, province de Québec.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,800. La plus basse, John Hillson et Fils, $3,376, acceptée.
	A reporter.....	18,623,648	4,555,[illegible]	15,976,258	1,907,955		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report....................	18,623,618	4,555,345	15,976,258	1,907,955		
273	Hillson et Fils. No. 37. 14 mars 1872.	1,200	1,200	....	Nil.	Hangar à charbon, à Amherst, province de Québec.	Adjugé sans compétition par les commissaires. Soumission acceptée comme contrat.
274	F. Soucey. No. 41. 14 mars 1872.	4,400	....	4,925	525	Gare, à Cacouna, province de Québec.	Vingt-quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $11,200. La plus basse, A. St. Laurent et Cie., $4,400; adjugée, mais refusèrent de l'accepter. La deuxième des plus basses, J. E. LePage et Cie., $4,600; aucune raison. La troisième des plus basses, G. Dion et Cie., $4,750; aucune raison. La quatrième des plus basses, T. Le Page et Cie., $4,800; aucune raison. La cinquième des plus basses, F. Soucey, $4,925, acceptée.
275	F. Soucey. No. 41. 14 mars 1872.	4,875	4,875	....	Nil.	Gare, à Arsène, province de Québec.	Adjugé sans compétition par les commissaires.
276	F. Soucey. No. 41. 14 mars 1872.	4,100	....	4,875	775	Gare, à l'Ile Verte, province de Québec.	Vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,800. La sixième des plus basses, F. Soucey, $4,875, acceptée. La plus basse, A. St Laurent et Cie., $4,100; refusé d'accepter et signer le contrat. La deuxième des plus basses, T. LePage et Cie., $4,150; aucune raison. La troisième des plus basses, G. Dion et Cie., $4,240; aucune raison. La quatrième des plus basses, J. E. LePage et Cie., $4,500; aucune raison. La cinquième des plus basses, A. Le Page et Cie., $4,600; aucune raison.

277	J. Rouleau et Cie. No. 40. 16 mars 1872.	3,300	....	4,250	950	Gare, St. Luce, province de Québec.	Vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,800. La sixième plus basse, J. Rouleau et Cie., $4,250; acceptée. Plus basse, J. P. Larrivé et Cie., $3,300; refusée. Deuxième plus basse, E. Cole Marchand, $3,750; refusée. Troisième plus basse, A. St. Laurent et Cie., $4,000; aucune raison. Quatrième plus basse, A. Le Page et Cie., $4,080; refusée. Cinquième plus basse, G. Dion et Cie, $4,200; aucune raison.
278	J. Rouleau et Cie. No. 40. 16 mars 1872.	3,300	....	4,280	980	Gare, à Ste. Flavie, province de Québec.	Vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,800. Sixième plus basse, J. Rouleau et Cie., $4,280; acceptée. Plus basse, J. P. Larrivée et Cie., $3,300; refusée. Deuxième plus basse, C. F. Parent, $4,000; refusée. Troisième plus basse, A. Le Page et Cie., $4,080; refusée. Quatrième plus basse, A. St. Laurent et Cie., $4,100; aucune raison. Cinquième plus basse, G. Dion et Cie., $4,250; aucune raison.
279	A. Matte. No. 42. 16 mars 1872.	640	....	1,600	960	Réservoir et hangar à combustible, Ile Verte, province de Québec.	Vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,580. Troisième plus basse, A. Matte, $1,600; acceptée. Plus basse, A. St. Laurent et Cie., $640; refusée. 2e plus basse, G. Dion et Cie., $650; aucune raison.
280	A. Matte. No. 42. 16 mars 1872.	600	....	1,500	900	Réservoir et hangar à combustible, Trois Pistoles, province de Québec.	Vingt-quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,750. Troisième plus basse, A. Matte, $1,500; acceptée. Plus basse, A. St. Laurent et Cie., $600; aucune raison. Deuxième plus basse, G. Dion et Cie., $600; refusée.
281	A. Matte. No. 42. 16 mars 1872.	600	....	1,500	900	Réservoir et hangar à combustible, au Bic, province de Québec.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,750. Quatrième plus basse, A. Matte, $1,500; acceptée. Plus basse, A. St. Laurent et Cie., $600; aucune raison. Deuxième plus basse, G. Dion et Cie., $600; refusée. Troisième plus basse, C. F. Parent, $1,252; aucune raison.
282	A. Matte. No. 42. 16 mars 1872.	600	....	1,400	800	Réservoir et hangar à combustible, Rimouski, province de Québec.	Vingt-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,750. Cinquième plus basse, A. Matte, $1,400; acceptée. Plus basse, A. St. Laurent et Cie., $600; refusée. 2e plus basse, G. Dion et Cie., $900; aucune raison. 3e plus basse, L. V. Martin et Frères, $1,212; aucune raison. 4e plus basse, C. F. Parent, $1,250; aucune raison.
	A reporter............	18,647,263	4,561,420	16,000,588	1,914,745		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chem. de fer Intercolonial.*—Suite.	
	A reporter..................	18,647,263	4,561,420	16,000,558	1,914,745		
283	A. Matte. No. 42, 16 mars 1872.	650	....	1,500	850	Réservoir et hangar à combustible au chemin Métapédia (Ste. Flavie), province de Québec	Vingt-quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,750. Troisième plus basse, A. Matte, $1,500 ; acceptée. Plus basse, A. St. Laurent et Cie., $650 ; refusée. Deuxième plus basse, G. Dion et Cie., $700 ; aucune raison.
284	McKenzie et Chisholm. No. 30. Pas signé.	195	....	260	65	Station à signaux, Napan, province de la Nouv.-Ecosse.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $400. Septième plus basse, McKenzie et Chisholm, $260 ; acceptée. Plus basse, H. Murray et Cie., $195 ; refusée. Deuxième plus basse, John McQuarrie et Cie., $200 ; aucune raison. Troisième plus basse, D. Grant et Cie., $210 ; aucune raison. Quatrième plus basse, Wm. F. Ross $210 ; aucune raison. Cinquième plus basse, Wm. Stewart et Cie., $220 ; aucune raison. Sixième plus basse, Jean W. Forbes, $230 ; aucune raison.
285	McKenzie et Chisholm. No. 30. Pas signé.	195	....	260	65	Station à signaux, Minudie, province de la Nouvelle-Ecosse.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $400. Septième plus basse, Mc Kenzie et Chisholm, $260 ; acceptée. Plus basse, H. Murray et Cie., $195 ; refusée. Deuxième plus basse, John McQuarrie et Cie., $200 ; aucune raison. Troisième plus basse, D. Grant et Cie., $200 ; aucune raison. 4me plus basse, W. F. Ross, $215 ; aucune raison. Cinquième plus basse, Wm. Stewart et Cie., $220 ; aucune raison. 6me plus basse, John W. Forbes, $230 ; auc. rais.

286	McKenzie et Chisholm. No. 30. Non signé.	200	....	250	50	Station signaux à Salt Springs, province de la Nouvelle-Ecosse.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $424. Sixième plus basse, McKenzie et Chisholm, $250, acceptée. Plus basse, H. Murray et Cie.,$200,refusée. Deuxième plus basse, John McQuarrie et Cie., $200; aucune raison. Troisième plus basse, D. Grant et Cie., $220; aucune raison. Quatrième plus basse, Wm. F. Ross, $220; aucune raison. Cinquième plus basse, Wm. Stewart et Cie., $220; aucune raison.
287	McKenzie et Chisholm. No. 30. Non signé.	200	....	250	50	Station de signaux à Greenville, province de la Nouv.-Ecosse.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $440. La sixième plus basse, McKenzie et Chisholm, $250, acceptée. Plus basse, H. Murray et Cie.,$200,refusée. Deuxième plus basse, John McQuarrie et Cie., $220; aucune raison. Troisième plus basse, D. Grant et Cie., $230; aucune raison. Quatrième plus basse, W. F. Ross, $230; aucune raison. Cinquième plus basse, Wm. Stewart, $230; aucune raison.
288	do do ...	1,474	1,474	....	Nil.	Réservoir et hangar à combustible à Greenville, province de la Nouvelle-Ecosse.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,456. La plus basse, McKenzie et Chisholm, $1,474 acceptée.
289	do do ...	995	....	1,600	605	Réservoir et hangar à combustible au lac Folly, province de la Nouvelle-Ecosse.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,345. La deuxième plus basse, McKenzie et Chisholm, $1,600 acceptée. Plus basse, Summer et Somers $995; aucune raison.
290	do do ...	850	....	1,600	750	Réservoir et hangar à combustible aux Mines de Fer, province de la Nouvelle-Ecosse.	Quinze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,456. La deuxième plus basse, McKenzie et Chisholm, $1,600 acceptée. Plus basse, John W. McDonald, $850; aucune raison.
291	do do ...	1,600	1,600	....	Nil.	Réservoir et hangar à combustible à Débert, province de la Nouvelle-Ecosse.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,345. La plus basse, McKenzie et Chisholm, $1,600 acceptée.
292	Jas. Isbester et Cie. No. 44. 1er avril 1872.	12,250	....	21,989	9,739	Maison de la machine, Ste. Flavie, province de Québec.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $26,000. La sixième plus basse, Jas. Isbester et Cie., $21,989 acceptée. Plus basse, A. LePage et Cie., 12,250, refusée. Deuxième plus basse, J. Rouleau et Cie., $13,250; les commissaires sont d'opinion que LePage et Cie. sont intéressés dans cette soumission. Troisième plus basse, A. Gingras, $13,900; refusée. Quatrième plus basse, J.P. Larrivé, $16,000; refusée. Cinq. plus basse, C. Touchette, $16,080; refusée.
	A reporter...............	18,665,872	4,564,494	16,028,297	1,925,919		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Ch. de fer Intercolonial.*—Suite.	
	Report..................	18,655,872	4,564,494	16,028,297	1,925,919		
293	John Moffatt. No. 51. 5 avril 1872.	720	....	900	180	Hangar à bois, Campbellton, province du Nouv.-Brunswick.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,000. Deuxième plus basse, John Moffatt, $900, acceptée. Plus basse, T. Gallagher et Cie., $720 ; ils ont refusé de signer et d'accepter l'entreprise.
294	T. Gallagher et fils. No. 50.	2,585	2,585	....	Nil.	Hangar à fret, Newcastle, province du Nouveau-Brunswick.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,000. La plus basse, T. Gallagher et fils, $2,585, acceptée.
295	George Perkins et Cie. No. 29. 10 avril 1872 ; pas signé.	7,887	....	16,947	9,060	Maison pour la machine et deux hangars à combustible à Newcastle, province du Nouveau-Brunswick.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $23,000. La troisième plus basse, George Perkins et Cie., $16,947, acceptée. Plus basse, Thos. Oxley, $7,887 ; aucune raison. Deuxième plus basse, T. Gallagher et fils, $15,086 ; aucune raison. Les commissaires, après mûr examen, recommandent la soumission de Geo. Perkins et Cie.
296	George Grant et Cie. No. 31. 10 avril 1872.	10,300	....	10,483	183	Buffet, Truro, province de la Nouvelle-Ecosse.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $14,389. La seconde plus basse, George Grant et Cie., $10,483, acceptée. Plus basse, A. Mackay, $10,300 ; aucune raison.
297	do do ...	1,495	....	2,000	505	Hangar à fret à Truro, province de la Nouvelle-Ecosse.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,122. 8ième plus basse, Geo. Grant

							et Cie., $2,000, acceptée. La plus basse, McKenzie et Chisholm, $1,495 ; aucune raison. La deuxième des plus basses, John S. Crowe et Cie., $1,500, refusée. La troisième des plus basses, A. LePage, $1,550 ; aucune raison. La quatrième des plus basses, Stewart, Copeland et Cie., $1,648 ; aucune raison. La cinquième des plus basses, David Green et Cie., $1,770, aucune raison. La sixième des plus basses, Geo. Gunn, $1,865 ; aucune raison. La septième des plus basses Geo. Gunn, $1,873, aucune raison.
298	M. D. Harris. No. 38. 11 avril 1872.	7,300	7,300	....	Nil.	Edifice à passagers, Moncton, province du Nouveau-Brunswick.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,428. La plus basse, M. D. Harris, $7,300, acceptée.
299	A. Johnston et Cie. No. 32. O.C. 14 mai, 1872 (pris comme contrat).	16,400	....	17,905	1,505	Maison pour machine Truro, province de la Nouvelle-Ecosse.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $24,793. La troisième des plus basses, A. Johnston et Cie., $17,905, acceptée. La plus basse, S. S. Crowe, $16,400, refusée. La deuxième des plus basses, A. Le Page, $16,800, refusée.
						Chemin de fer E. et N. A.	
300	H. Mahony et Robertson. No. 3,526. 23 mai 1872.	52,000	....	52,245	245	Embranchement du chemin de fer E. et chemin de fer N. A. à l'île Gilbert, côté ouest de la baie Courtney, au quai de délestage, à St. Jean, N.-B.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $81,000. La deuxième des plus basses, acceptée. La plus basse, Hurd Peters, $52,000, "a été faite de la part des entrepreneurs actuels des travaux de la Pointe du Chêne, et n'est pas acceptable, vu qu'elle n'offre pas les garanties nécessaires que le prolongement projeté ne sera pas retardé." (Voir O.C. No. 3,675, 29 avril 1872.)
						Chemin de fer Intercolonial.	
301	Geo. Perkins et Cie. No. 58. Juin 1872.	25,123	25,123	....	Nil.	Embranchement, Miramichi, province du Nouveau-Brunswick.	Adjugé sans soumission par A. L. Light, sur l'autorité de l'ingénieur en chef.
302	Geo. Perkins et Cie. No. — Juin 1872.	13,442	13,442	....	Nil.	Nivellement pour la maison de la machine et cour de la station, Newcastle, province du Nouveau-Brunswick.	do do do
303	James Domville. No. — 12 juin 1872.	23,500	23,500	....	Nil.	Deux cent cinquante tonnes de carvelles.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $24,750. La plus basse, James Domville, $23, 500, acceptée.
304	Cie. des machines Fairbairn. No. 46. 17 juin 1872	21,063	21,063	....	Nil.	Toît en fer pour les maisons des machines, Truro, Newcastle, Ste. Flavie, Campbellton et Rivière-du-Loup.....................	Contrat adjugé sans soumission par Sandford Fleming, sur l'autorité des commissaires.
	Report...............	18,847,687	4,657,507	16,128,777	1,938,597		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report..............	18,847,687	4,657,507	16,128,777	1,938,597		
305	Danforth Locomotive Works. No. 3,565. 17 juin 1872.	14,500 (Crs. E U.)	....	15,750 (Crs. E.U)	1,250	Locomotive et tender à dix roues, chauffé avec du charbon bitumineux.	Les trois soumissions suivantes pour deux machines furent obtenues par le président de la Cie. Houillère de l'Acadie, avec l'approbation du ministre des Travaux Publics, des principaux fabricants de machines de chemins de fer, savoir : Rogers' Locomotive Works, $16,000 chaque machine ; Danforth Locomotive Works, $15,750 par machine ; et la Grant Locomotive Works, $14,500 chaque machine, le tout en cours des Etats-Unis.
306	Grant Locomotive Works. No. 3,568. 17 juillet 1872.	14,500 (Crs. E.U.)	14,500 (Crs. E.U)	....	Nil.	Une locomotive et tender.	La plus basse, la Grant Locomotive Works, a été acceptée pour une machine devant être livrée en octobre, pour $14,500 ; et vu l'urgence du cas, la deuxième plus basse, de la Danforth Locomotive Works a été acceptée pour la deuxième machine, devant être livrée en août, pour $15,750.
						Chemin de fer Intercolonial.	
307	James Worthington. No. 27. Juillet 1872.	67,234	....	97,429	30,195	Posage de lisses et ballastage entre Trois Pistoles et Ste. Flavie, province de Québec.	Quarante soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $174,998. La treizième plus basse, Jas. Worthington, $97,429, acceptée. La plus basse, J. P. Larrivée et Cie., $67,234. La deuxième plus basse, Magloire Danjou, $75,707. La troisième plus basse, A. Grant et Cie., $78,789. La quatrième

							plus basse, A. D. Rouleau et Cie., $80,257. 5e plus basse, A. Le Page et Cie., $82,089. 6e plus basse, McLaughlin et Roy, $85,032. 7e plus basse, M. Duchêne et Cie., $85,837. 8e plus basse, Chas. Kirby et Cie., $87,509. 9e plus basse, M. H. Vallée et Cie., $88,864. 10e plus basse, D. McKircley et Cie., $92,173. 11e plus basse, Benj. Walker, $93,566. 12e plus basse, F. C. Rouleau, $95,092. Les commissaires, après avoir obtenu l'évaluation de l'ingénieur en chef pour les travaux, et, après mûre considération de toutes les soumissions, recommandèrent d'accepter celle de James Worthington, de Trois Pistoles, aux prix suivants : posage de lisses, $250 par mille ; aiguilles, $15 ; madriers p. passage à niveau, $12 M. P. ; ballast, 19 c. par verge cube, étant la plus basse soumission satisfaisante.
308	F. B. Leger. No............... 18 sept. 1872.	2,000	....	2,700	700	Dix mille traverses. Section No. 20. Province du Nouveau-Brunswick.	Vingt-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,000. Septième plus basse, F. B. Léger, $2,700, acceptée. Plus basse, Arch. McRoy, $2,000 ; aucune raison. Deuxième plus basse, J. O'Brien, $2,400 ; aucune raison. Troisième plus basse, J. C. Gough, $2,500 ; aucune raison. Quatrième plus basse, H. A. Johnston, $2,600 ; aucune raison. 5e plus basse, Amos Fountain, $2,600 ; aucune raison. 6e plus basse, Steeves, Holdstead et Cie., $2,675 ; aucune raison. Les commissaires recommandèrent d'accepter la soumission de F. B. Léger.
309	Michael Savoy. 18 sept. 1872.	10,850	....	12,586	1,736	Soixante et deux mille traverses dans la section No. 21, province du Nouveau-Brunswick.	Trente-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $37,200. La cinquième plus basse, Michael Savoy, $12,586 ; acceptée. Plus basse, Jas. Fitzsimmons, $10,850 ; aucune raison. Deuxième plus basse, Arch. McKay, $11,780 ; aucune raison. Troisième plus basse, Jas. Blair, $12,369 ; aucune raison. Quatrième plus basse, Jos. Blair, $12,400 ; aucune raison. Les commissaires ont recommandé d'accepter la soumission de Michael Savoy, à $12,586.
	A reporter...............	18,956,771	4,672,007	16,257,242	1,972,478		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chem. de fer Intercolonial*—Suite.	
	A reporter............	18,956,771	4,672,007	16,257,242	1,972,478		
310	John Weir. 18 sept. 1872	10,625	....	14,375	3,750	Soixante et deux mille cinq cents traverses sur la section No. 22, province du Nouv.-Brunswick.	Quarante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,500. La huitième plus basse, John Weir, $14,355, acceptée. Plus basse, Arch. McKay, $10,625; auc. rais. 2e do Jos. Fitzsimmons, 11,250 do 3e do Jas. Blair, 12,331 do 4e do Jos. Blair, 12,468 do 5e do Hugh McIntosh, 14,125 do 6e do Robt. Orr, 14,225 do 7e do Chas. Cummings, 14,225 do Les commissaires recommandèrent d'accepter la soumission de John Weir.
311	D. C. King. 18 sept. 1872	9,200	....	13,225	4,025	Cinquante-sept mille cinq cents traverses sur la section No. 23, province du Nouveau-Brunswick.	Trente-deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $23,000. La cinquième plus basse, D. C. King, $13,225, acceptée. Plus basse, Arch. McKay, $9,200. 2e do Jas. Blair, 11,471. 3e do Jos. Blair, 11,632. 4e do Amos Fountain, 12,650. Les commissaires recommendèrent d'accepter la soumission de D. C. King.
						Chemin de fer E. et N.-E.	
312	J. Harris et Cie. No. 3,569. 3 oct. 1872.	33,000	33,000	....	Nil.	Soixante chars plate-formes à fret	Une soumission seulement a été reçue. Plus basse acceptée.

						Chemin de fer Intercolonial.	
313	Geo. Grant. No. 57. Oct. 1872.	1,600	1,600	....	Nil.	Hangars à charbon, Truro, province de la Nouvelle-Ecosse....	Adjugé sans soumission par C. Schrieber, sur l'autorisation des commissaires.
						Ligne d'embranchement de chemin de fer.	
3	D. Hawkins. No. 3,847. 19 nov. 1872.	3,600	3,600	....	Nil.	De la ligne du chemin de fer Intercolonial, gare de Dorchester à l'île Dorchester, N.B.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $5,450. La plus basse acceptée.
31	J. Lowerison et R. S. McManus. No. 4,024. 4 déc. 1872.	7,061	7,061	....	Nil.	Jetée, etc,, près de l'île Dorchester, N.B.; estimation de l'ingénieur du chemin de fer Intercolonial (No. 4,275.. 23 sept. 1872.) $5,944.81.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $17,650. La plus basse acceptée.
						Chemins de fer de la N.-E.	
316	W. D. O'Brien. No. 3,858. 4 déc. 1872.	66,000	....	78,000	12,000	Construire un quai en eau profonde à la gare de Richmond, N.-E.	Dix soumissions reçues—ces soumissions ont été faites pour une somme brute; mais elles étaient accompagnés par la cédule des prix aussi bien que par la cédule des quantités. Avant d'adjuger le contrat, l'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial suggéra que le quai en eau profonde fut construit dans une position différente de celle originairement choisie. Cette suggestion ayant été communiquée à l'ingénieur local, M. MacNab, il changea le plan originaire, et rapporta que l'adoption du nouvel emplacement changerait le caractère des soumissions, et nécessiterait la construction du quai à telle cédule de prix soumis par les entrepreneurs que le ministre trouvera expédient d'accepter. Appliquant ces prix aux quantités estimées pour l'ouvrage, ces estimations étant faites par l'ingénieur local, la position des diverses soumissions sont comme suit: Robt. Listler et J. Hamilton, $64,882; 2e. W. D. O'Brien, $75,830; 2e. D. Sutherland et Cie., et S. B. Cochrane, $8,054, etc. La deuxième plus basse, acceptée, $75,830, plus une somme de $2,169 ajoutée comme compensation pour ouvrage extra résultant du changement de l'emplacement qui a augmenté le premier montant à $78,000. La plus basse, Robt. Listler et J. Hamilton, $64,882, est irrégulière, aucunes cautions responsables y sont attachées. (Voir O. C., 4,398, 26 octobre 1872.)
	A reporter..... ...	19,088,157	4,717,568	16,362,842	1,992,253		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
	Report.....	$ 19,088,957	$ 4,717,568	$ 16,362,842	$ 1,992,253	*Chemin de fer, N.-E.*—Suite.—	
317	Wm. Montgomery. No. 4,023. 16 déc. 1872.	15,560	15,560	....	Nil.	Toiture en bois et réparations, remise des locomotives à la gare de Richmond, N.-E.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $17,650. La plus basse acceptée.
						Chemin de fer Intercolonial.	
318	John E. O'Brien. 16 déc 1872.	9,262	....	11,875	2,613	Quarante-sept milles cinq cents traverses pour la section No. 18.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $21,375. La troisième plus basse, John E. O'Brien, $11,875, acceptée. La plus basse, John Meahan, $9,262; aucune raison, La deuxième plus basse, F. Meahan, $10,925 ; aucune raison. Les commissaires recommandent que la soumission de John E. O'Brien soit acceptée. (Rapport au Conseil, 29 nov. 1872.)
319	F. L. McDonald. 16 déc. 1872.	9,897	....	12,305	2,408	Cinquante-trois milles cinq cents traverses pour la section No. 13, province de Québec.	Trente-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $19,343. La neuvième plus basse, F. L. McDonald $12,305, acceptée. Plus basse, N. Richard, $ 9,897 ; auc. raison. 2e do A. R. McDonald, 10,165 do 3e do David Gagné, 10,700 do 4e do A. McDonald, 10,700 do 5e do R. Turriff, 11,502 do 6e do L. Martin, 11,770 do 7e do A. M. McDonald, 11,770 do 8e do W. J. Ward, 11,770 do

320	P. L. Gauvreau. 16 déc. 1872.	12,375	12,375	....	Nil.	Cinquante-six milles deux cent cinquante traverses pour la section No. 14, province de Québec.	Trente soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $24,750. Plus basse, P. L. Gauvreau, $12,375, acceptée.
321	F. L. McDonald. 16 déc. 1872.	25,000	....	33,750	8,750	Cent vingt-cinq mille traverses pour les sections 17, 18 et 19, province de Québec.	Vingt-cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $55,000. Deuxième plus basse, F. L. McDonald, $33,750, acceptée. Plus basse, A. M. McDonald, $25,000; aucune raison. Les commissaires recommandent que la soumission de F. L. McDonald soit acceptée.
322	W. F. Costigan. 16 déc. 1872.	16,000	16,000	....	Nil.	Cinquante mille traverses pour la section No. 10, province du Nouveau-Brunswick.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $25,000. Plus basse, W. F. Costigan, $16,000, acceptée.
						Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.	
323	Schrieber et Burpee. 31 déc. 1872.	656,955	....	771,680	114,725	Lignes d'embranchement — Est, 39 milles; ouest, 13 milles.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,021,332. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Finlay McNeil, $656,955; il a été considéré ne possédant pas l'habileté et les ressources nécessaires. Ouvrage donné par le gouvernement provincial.
324	Schrieber et Burpee. Juin 1873.	25,000	25,000	....	Nil.	Marché pour exhausser le remblai, rivière Morel, et construire un pont tournant.	Aucunes soumissions. Arrangement fait avec les entrepreneurs pour la cconstruction de la voie ferrée.
						Canal Welland.	
325	John Brown. No. 4,158. 17 juin 1873.	358,510	358,510	....	Nil.	Agrandissement, section 15, et changement, chemin de fer de Welland. Longueur, 2,040 pieds, deux écluses et deux biez. Excavation dans la terre et dans la pierre. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, $455,395.	Cinquante-deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,577,727. Cédule No. 34,433, février 1873. Plus basse acceptée, quoique à très bas prix. O.C. 32,050, 24 juin 1873.
	A reporter..............	20,216,716	5,145,013	17,192,502	2,120,749		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Welland*—Suite.	
	Report	20,216,716	5,145,013	17,192,452	2,120,749		
326	John Brown. No. 4,160. 17 juillet 1873.	97,930	....	120,480	22,550	Agrandissement, section No. 31, entre la jonction et le Coude Ranney. Longueur, un mille. Excavation dans la terre et dragage. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407. 22 mars 1873, et 3 avril 1873, $127,680.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $229,200. Cédule 38,433, fév. 1873. Cinquième plus basse acceptée, quoique à très bas prix. O.C. 32,046, 24 juin 1873. Plus basse, H. J. Sutton, $97,920, beaucoup plus bas que la valeur actuelle de l'ouvrage. Deuxième plus basse, H. C. Symmes et Cie., $104,760, aussi trop basse. Troisième plus basse, John Ferguson et Cie., $110,880 ; ont déjà obtenu un contrat pour la section No. 30. Quatrième plus basse, R. Mitchell et Cie., $112,980 ; ont déjà obtenu un contrat pour la section No. 29.
327	John Brown. No. 4,160. 17 juillet 1873.	109,870	....	111,185	10,315	Agrandissement, section No. 32, entre la jonction et le Coude Ranney. Longueur, 4,050 pds. Excavation dans la terre et dans le roc et dragage. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, 22 mars 1873, et 3 avril 1873, $120,380.	Vingt-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $230,100. Cédule 38,433, fév. 1873. Cinquième plus basse acceptée, quoique très basse. O.C. 32,053, 24 juin 1873. Plus basse, H. J. Sutton et Cie., $100,870, beaucoup plus bas que la valeur actuelle de l'ouvrage. Deuxième plus basse, H. C. Symmes et Cie , $105,220, aussi trop basse. Troisième plus basse, Mitchell et Cie., $105,735 ; ont déjà obtenu un contrat pour la section No. 29. Quatrième plus basse, J. Ferguson et Cie., $108,000 ; ont déjà obtenu un contrat pour la section No. 30.

328	R. Mitchell et Cie. No. 4,163. 17 juillet, 1873. Transféré à John Ferguson et Cie., le 4 décembre 1873.	107,380	....	120,380	13,000	Agrandissement, section No. 29, entre la jonction et le coude de Ranney. Longueur, un mille d'excavation dans la terre et dragage. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, $138,645.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $252,850. Cédule 38,433, fév. 1873. La troisième plus basse, acceptée, quoique très basse. O.C. 32,019, 24 juin 1873. La plus basse, H. J. Sutton et Cie., $107,380, beaucoup plus basse que la valeur actuelle de l'ouvrage. La deuxième plus basse, H. C. Symmes et Cie., $117,000, aussi trop basse.
329	John Ferguson et Cie. No. 4,164. 17 juillet 1873.	110,500	....	128,750	18,250	Agrandissement, section No. 30, entre la jonction et le coude de Ranney. Longueur, un mille. Excavation et dragage. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, 22 mars et 3 avril 1873, $142,625.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $250,250. Cédule 38,433, février 1873. La quatrième plus basse, acceptée, quoique très basse. O.C. 32,052, 24 juin 1873. La plus basse, H. J. Sutton et Cie., $110,500, beaucoup plus basse que la valeur actuelle de l'ouvrage. La deuxième plus basse, H. C. Symmes, et Cie., $119,450, aussi trop basse. La troisième plus basse, R. Mitchell et Cie., $125,700 ; ont déjà un contrat pour la section No. 29.
330	John Ginty et Cie. No. 4,165. 18 juillet 1873.	261,680	....	311,970	50,290	Agrandissement, section No. 10, entre Thorold et Port Dalhousie. Longueur, 2,215 pieds. Deux écluses, deux déversoirs et un pont-tournant et excavation dans la terre. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, 22 mars et 3 avril 1873, $319,180	Quarante-deux soumiss. reçues, la plus haute s'élevant à $1,395,745. Cédule 38,433, fév. 1873. La dixième plus basse, acceptée, prix et garantie étant suffisants. O.C. 32,050, 24 juin 1873. La plus basse, Peter McGraw, $261,680 ; considérée trop basse, et les parties n'ayant pas les moyens nécessaires. La deuxième plus basse, P. H. McAdam, $272,015, considérée trop basse. La troisième plus basse, R. P. Cooke et Cie., $285,580 ; non acceptée, cette société ayant déjà la digue et le canal de Carillon. La quatrième plus basse, Lemay et Buchanan, $290,450 ; considérée trop basse. La cinquième plus basse, R. E. Cross, $290,890 ; le soumissionnaire n'a pas donné de garantie nécessaire pour l'exécution du contrat. La sixième plus basse, Cairns, Morse et Cie., $303,060 ; ont déjà les sections 8 et 9, et en conséquence ne devraient pas avoir cette section. La septième plus basse, W.E. McDonald, $305,075 ; ayant déjà une section sur le chemin de fer Intercolonial, ne sont censés capables de faire cet ouvrage. La huitième plus basse, J. A. Gordon, $307,565 ; le soumissionnaire n'ayant pas donné de sûreté suffisante pour l'exécution du contrat. La neuvième plus basse, Wm. Kingsford, $310,710 ; le soumiss. n'ayant pas donné de sûreté suffisante pour l'exécut. du contrat.
	A reporter................	20,895,070	5,145,013	17,980,217	2,230,154		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report..............	20,895,070	5,145,013	17,980,217	2,230,154	*Canal Welland*.—Suite.	
331	John Elliott et Cie. No. 4,166. 18 juillet 1873. Par un arrangement, daté du 15 mars 1874, le nom de l'entrepreneur a été changé en celui de "John Brown."	244,850	....	276,664	31,814	Agrandissement de la section No. 16, entre Thorold et Allanburgh. Longueur, 3,500 pieds. Excavation dans la terre et roc. 1 aqueduc en syphon sous le canal. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, 22 mars et 3 avril 1873, $271,785.	25 soumiss. reçues, la plus haute s'élevant à $708,597. Cédule 38,433, février 1873. 11e plus basse, acceptée. O.C. 32,050, 24 juin 1873. La plus basse, Paul Ross, $244,850, non acceptée, les parties ayant déjà la section No. 11. 2e plus basse, Chilion, Jones et Cie., $249,595 ; consid. trop basse et inacceptable, parce qu'ils avaient des relations avec les travaux de Carillon. Troisième plus basse, A. et R. McDonald, $253,455 ; n'ayant pas donné de sûreté suffisante, aux prix demandés pour exécuter le contrat. 4e plus basse, H. J. Sutton et Cie., $253,705 ; n'ayant pas donné de sûreté suffisante aux prix demandés pour exécuter le contrat. 5me plus basse, Cairns, Morse et Cie., $254,035 ; inacceptables pour cette section, vu qu'ils avaient déjà les sections 8 et 9. 6me plus basse, Peter McGraw, $258,315 ; considérée trop basse, et vu qu'il n'avait pas les moyens nécessaires. Septième plus plus basse, George Harvey, $266,027 ; inacceptable, parce qu'il était concerné dans un autre contrat à Goderich. Huitième plus basse, Richard E. Cross, $267,755 ; le soumissionnaire n'ayant pas offert de sûreté suffisante pour exécuter le contrat. Neuvième plus basse, Wm. Kingsford, $270,350 ; le soumiss. n'ayant pas offert de sûreté suffi-

							sante pour exécuter le contrat. Dixième plus basse, H. C. Symmes et Cie., $274,080; les soumissionnaires n'ayant pas donné de sureté suffisante pour exécuter le contrat.
332	Paul Ross. No. 4,162. 18 juillet 1873.	301,310	....	311,620	10,310	Agrandissement, section No. 11, nouvelle ligne entre Thorold et Port Dalhousie. Longueur, 2,125 pieds. 2 écluses, 2 réservoir, passage souterrain sous le canal. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, 22 mars et 3 avril 1873, $359,935.	Quarante-quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,426,105. Cédule 38,433, fév. 1873. Troisième plus basse acceptée, la garantie étant suffisante. O.C. 32,050, 24 juin 1873. Plus basse, Peter McGraw, $301,310; considérée trop basse, et ce soumission. ne possédant pas les moyens nécessaires. Deuxième plus basse, Chilion, Jones et Cie., $307,470; consid. trop basse, et non acceptable, cette maison étant concern. dans les trav. du canal et de la digue de Carillon.
333	Cairns, Morse et Cie. No. 4,161. 21 juillet 1873.	184,095	....	198,930	14,855	Agrandissement, section No. 8, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold. Longueur, 4,375 pieds 1 écluse, 1 passage souterrain sous le canal, et tion dans la terre. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407, 22 mars et 3 avril 1873, $217,915.	Quarante-quatre soumis. reçues, la plus haute s'élev. à $901,575. Cédule 38,433, fév. 1873. Troisième plus basse acceptée, les soumissionnaires ayant les moyens nécessaires et étant des entrepren. accept. O.C. 32,050, 24 juin 1873. Plus basse, Chilion, Jones et Cie., $184,095; consid. trop basse et non accept. vu que cette maison est conc. dans les trav. du canal et de la digue de Carillon. 2e plus basse, Peter McGraw, $189,030; consid. trop basse, et n'ayant pas les moyens néces.
334	Cairns, Morse et Cie. No. 4,161. 21 juillet 1873.	278,755	....	307,020	28,265	Agrandissement, section No. 9, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold. Longueur, 1,960 pieds. 2 écluses, 2 reservoirs et excavation dans la terre Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407. 22 mars et 3 avril 1873. $330,805.	Quarante-trois soum. reçues, la plus haute s'élevant à $1,407,980. Cédule 38,433, fév. 1873. Septième plus basse acceptée, quoique basse, parceque cette maison ayant la section No. 8 peut économiser beaucoup par l'outillage et l'administration. O.C. 32,050, 24 juin 1873. Plus basse, Chilion, Jones et Cie., $278,755; consid. trop basse et non accep. vu que ces soumissionnair. sont concernés dans les travaux de Carillon. Deuxième plus basse, Peter McGraw, $281,680; considérée trop basse, et ce soumissionnaire n'a pas les moyens nécess. Troisième plus basse, P. H. McAdam, $284,473, trop basse. Quatrième plus basse, R. P. Cooke et Cie., $294,680; non acceptée parce qu'ils ont déjà les travaux de Carillon. Cinquième plus basse, W. E. McDonald, $297,560; cet entrepreneur, ayant déjà une section sur le chemin de fer, est considéré comme inacceptable pour cet ouvrage. Sixième plus basse, Lemay et Buchanan, $299,595; cette soumission est considérée trop basse et inacceptable.
	A reporter..............	21,904,086	5,145,013	19,074,451	2,315,378		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Welland.*—Suite.	
	Report..............	21,904,086	5,145,013	19,074,451	2,315,378		
335	John Brown. No. 4,204. 24 sept. 1873.	325,800	....	413,500	87,700	Agrandissement, sections Nos. 21 et 22. Tranchée profonde, côté ouest, entre Allanburgh et Port Robinson. Longueur, 10,900 pieds. Excavation dans la terre et dragage. Evaluation de l'ingénieur, No. 35,407. 22 mars et 3 avril 1873. $477,350.	Vingt-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $938,000. Cédule 38,433, fév. 1873. Quatrième plus basse acceptée, vu les moyens et l'expérience de cet entrepreneur. O.C. 33,502, 4 août 1873. Plus basse, H. J. Sutton et Cie., $325,800; beaucoup plus basse que la valeur actuelle de l'ouvrage. Deuxième plus basse, John Elliot et Cie., $400,600; acceptée en premier lieu, mais retirée sur demande à cet effet. No. 32,973, 30 juillet 1873. Troisième plus basse, John Ferguson et Cie., $410,650; son présent contrat sur la section No. 30 considéré comme étant suffisant.
						Canal Lachine.	
336	Bonneville et O'Brien. No. 4,199. 28 août 1873.	19,588	....	23,870	4,282	Construction de deux hangars à fleur vis-à-vis les nouveaux bassins St. Gabriel Nos. 1 et 2.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $42,350. Cédule 33,740, 25 août 1873. Deuxième plus basse acceptée. O.C.,33,495, 13 août 1873. Plus basse, Bowie et frères, $19,588, ont refusé d'entreprendre ces travaux. Voir No. 33,306, 8 août 1873.
337	Lemay et Bowie. No. 4201. 4 oct. 1873.	381,707	....	462,284	80,577	Construction du bassin Wellington 1,250 pieds de long, 325 pieds de large et 19 pieds de profondeur, et agrandissement du bassin No. 2. Section No 2.	Dix-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,577,512. Cédule 35,664, 24 juillet 1873. Troisième plus basse acceptée. O.C., 33,578, 13 août 1873. Plus basse, J. Courtney et Cie., $381,707; beaucoup au-dessous de la valeur de l'ouvrage.

							Deuxième plus basse, A. P. McDonald et Cie., $448,992; plus bas que la valeur de l'ouvrage. Le contrat a été ensuite transféré le 29 mars 1875, de MM. Lemay et Bowie à Jas. Worthington et Cie., pour le même prix que le premier contrat. Voir contrats adjugés sur le canal Lachine en 1875.
338	A. P. McDonald et Cie. No. 4,203. 29 sept. 1873.	498,685	....	626,728	128,043	Terminus de Montréal, section No. 1. Ecluses Nos. 1 et 2 avec bassin entre et les culées pour le pont. Ecluses devant avoir 270 pieds de long, 45 pieds de large au fond; profondeur de l'eau sur les buscs, 18 pieds.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,673,710. Cédule 35,821, 27 juin 1873. Troisième plus basse acceptée. O.C. 33,658, 13 août 1873. Plus basse, J. Courtney et Cie., $691, 735, tel que soumissionné, et $498,685 suivant leur intention; plus bas que la valeur de l'ouvrage. Deuxième plus basse, Lemay et Bowie, $619,254; plus bas que la valeur de l'ouvrage. Le contrat a été ensuite transf. le 29 mars 1875, de A. P. McDonald et Cie. à James Worthington et Cie., pour le même prix que le précédent contrat. Voir contrats adjugés sur le canal Lachine 1875.
339	Mich. Hennesey. No. 4,230, 22 oct. 1873.	5,856	....	8,845	2,989	Prolongement de la rue St. Patrice jusqu'aux moulins de la Côte St. Paul; longueur, 6,100 pieds.	Dix-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $20,679. Cédule 33,940, 30 août 1873. Douzième plus basse acceptée. O. C., 34,789, 23 sept. 1873. Plus basse, John Wood ou A. Parr, $5,856. 2e do F. H. McKenna et Wright, 5,947. 3e do J. B. Spence, 7,320. 4e do P. Coleman, 7,564. 5e do H. Bowie et Cie., 7,625. 6e do J. Parker, 7,747. 7e do Peter Murray, 7,869. 8e do J. M. D. Campbell, 8,052. 9e do J. B. Proudson et Cie., 8,082. 10e do W. Hefferman, 8,296. 11e do J. Murray, 8,357. Rejetées, l'ingénieur ayant fait rapport que les travaux ne pouvaient être faits convenablement pour moins de $1.50 par pied; ce qui porterait le coût total à $9,150. Voir No. 33,940, 30 août 1873.
340	John McIntosh. No. 4,124. 7 juin 1873.	11,015	11,015	....	Nil.	Ouvrage de forgeron requis sur le canal Lachine pour deux ans.	Trois soumissions reçues, basées sur la cédule des prix. Cédule 30,622, mai 1873. Plus basse acceptée.
	A reporter.	23,146,737	5,156,028	20,609,678	2,618,969		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canaux de la rivière Ottawa—Ecluses de Ste. Anne.*	
	Report.	23,146,737	5,156,028	20,609,678	2,618,969		
341	Albert Becker. No. 4,195. 22 août 1873.	103,032	103,032	....	Nil.	Nouveau chenal, long de 1,200 pieds, large de 120 pieds et profond de 10½ pds., à être creusé dans le roc, recouvert d'argile, de gravier et de cailloux, en aval du rapide de Ste. Anne; et une jetée continue à être construite sur chaque côté de ce chenal. La profondeur de l'eau devra être augmentée de 6 à 9 pieds à marée basse, de manière à correspondre avec la profondeur sur les buscs de la nouvelle écluse à être construite. Estimation de J. G. Sippell, No. 26,956, 28 nov. 1873, $161,140, pour le chenal en aval de l'écluse; $466,200 pour tous les travaux, y comp. la nouvelle écluse, le chenal en amont, achat de terrain, etc.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $224,557. Cédule 33,726, 25 août 1873. Plus basse acceptée. O. C., 33,501, 4 août 1873.
						Canal Grenville.	
342	Jas. Goodwin. No. 4,100. 19 août 1873.	107,750	107,750	....	Nil.	Localisation des écluses Nos. 9 et 10 et approches, changée. Section 2 et 3. L'estimation et rapport de l'ingénieur en chef, No. 28,249, 12 février 1873; J. Page, $107,750.	Ouvrage additionnel en rapport avec le contrat. Dans le No. 28,249, 1er février 1873, J. Page, ingénieur en chef, dit qu'il a eu plusieurs entrevues avec M. Goodwin, tel qu'indiqué par les lettres Nos. 17,624 et 17,954, et que changer la localisation des

							écluses Nos. 9 et 10 n'améliorer. pas la ligne du canal, mais serait avantag. sous d'autres rapports, et que les travaux au prix demandé par l'entrepreneur devront coûter $107,750. O.C., No. 28,534, 12 fév. 1873, approuve le rapp. No. 28,249, et autorise le départ. à entrer en arrang. av. M. Goodwin.
						Canal de Carillon.	
343	R. P. Cooke et Cie. No. 4,108. 21 mars 1873.	523,689	....	570,272	46,583	Digue du canal et glissoire de 110 pieds et barrage incliné 1,800 pds. en longueur traversant la rivière Ottawa, ¾ d'un mille au-dessus du village de Carillon; une glissoire à radeau de 600 pds. de long, 120 pds. de larg., sur le côté sud de la riv. et un canal de ¾ de mille de long, avec 2 écluses de 200×45 pds. chaq., avec 9 pds. d'eau sur les buscs sur la rive nord de l'Ottawa; excavat. pl. que les ¾ d la terre et les caill.; reste dans le roc. Evaluat. de l'ing. No. 26,755, 15 nov. 1872, $767,300.	Vingt-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,359,122. Cédule 28,840, 28 février 1873. Quatrième plus basse acceptée. O. C., 29,082, 10 mars 1873. Plus basse, Chilion, Jones et Cie., $523,689; d'abord acceptée et ensuite retirée par le No. 28,987, 8 mars 1873. Deuxième plus basse, E. Charlton et Cie., $529,734; retirée par le No. 28,988, 7 mars 1873. Troisième plus basse, Thos. McCready, $537,994; retirée par le No. 28,989, 5 mars 1873.
						Canal de Grenville.	
344	Alexander Fleck. No. 4,088. 30 janvier 1873.	13,367	13,367	....	Nil.	Ouvrage en fer et mécanisme pour 4 paires de portes pour écluses Nos 9 et 10; portes construites à la journée sous la direction du département.	Contrat adjugé sur recommandation de l'ingénieur en chef, qui demanda à A. Fleck de faire une soumission. Voir No. 26,428, 4 nov. 1872, et No. 17,101, 11 nov. 1872. Montant du contrat $13,367.
						Canal de la Culbute.	
345	Wm. Davis et Fils. No. 4,194. 14 août 1873.	122,608	....	145,646	23,038	Construction d'une digue de 520 pds. de long; 2 écluses accolées de 200 pds. de long chaque et 45 pds. de large avec six pds. d'eau sur les buscs, aussi, des piliers d'amarrage à chaque entrée des écluses. Constructions en bois de charpente, remplies avec de la pierre, et placées dans le chenal nord de la rivière Ottawa, à l'Ile Allumette.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $422,000. Cédule 33,918, 30 juillet 1873. Quatrième plus basse acceptée—O. C. 33,630, 4 août 1873. Plus basse, J. Stewart et Cie, $122,608; considérée par l'ingénieur trop basse pour la valeur de l'ouvrage. Deuxième plus basse, E. Charlton et Cie., $128,116; consid. par l'ing. être trop basse pour la valeur de l'ouvrage. Troisième plus basse, G. Harvey, $143,725; pas acceptée, vu la petite différence entre cette soumission et celle de Wm. Davis et Fils, aussi bien que les sûretés offertes.
	A reporter.........	24,017,183	5,380,177	21,325,596	2,688,590		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$		*Rideau Canal.*	
	Report.	24,017,183	5,380,177	21,325,596	2,688,590		
346	Row et Koyl (avec la Corporation, du comté de Perth). No. 4,295. 26 novembre 1873.	12,000	12,000	....	Nil.	Construction d'un pont et pont tournant, Passage Oliver, canal Rideau.	Soumissions demandées et contrat adjugé par autorité de la ville de Perth. Voir 36,021, 30 octobre 1873. $6,700 payées au trésorier du conseil-de-Ville, étant l'aide proportionnelle du gouvernement de $10,000 votées par le Parlement, payable sur le coût du pont. Voir 26,806, 8 sept. 1874.
						Chambly Canal.	
347	James Wright. No. 4,132. 16 juin 1873.	3,630	....	3,850	220	2,200 palées de clôture sur le côté ouest du canal, depuis le pont Ste. Thérèse jusqu'à St. Jean.	Onze soumissions reçus, la plus haute s'élevant à $6,490. Cédule 30,212, 24 avril 1873. Deuxième plus basse acceptée, $1.75 par palée de 12 pds. O.C. 31,306, 31 mai 1873. Plus basse, John Blackie, $1.65 par palée de 12 pds., ou $3,630 ; refusée, rien ne portant à croire que l'ouvrage serait fait par cette personne, qui a quitté la province sans signer le contrat qui lui était d'abord adjugé. Voir No. 31,185, 27 mai 1873, de J. G. Sippell.
348	James Sheridan. No. 4,246. 23 Oct. 1873.	2,415	2,415	....	Nil.	Construction d'une maison pour le maître de l'écluse No. 8, et une autre pour le gardien du pont au chemin Ste. Thérèse. Estimat. de l'ingén. (No. 34,305, 10 sept. 1873) $900 chaque.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,980. Cédule 35,731, 25 octobre 1873. Plus basse acceptée. Voir cédule No. 35,731, 25 octobre 1873.

349	Léandre Robert. No. 4,251. 3 nov. 1873.	5,000	5,000	....	Nil.	Hausser et macadamiser 5,000 pieds de chemin, d'une largeur de 16 pds., sur le côté ouest du canal, du pont No. 2 Treyer, vers le sud, à l'île Ste. Thérèse.	Une seule soumission par L. Robert, qui fut recommandé comme acceptable par J. G. Sippell, écr., ingénieur controleur dans le No. 35,499, 20 oct. 1873. Voir No. 21,915, autorisant la dépense, et No. 22,548, concernant le contrat.
350	James C. Johnston. No. 4,255. 5 nov. 1873.	1,832	1,832	....	Nil.	Construction d'une maison, hangar à bois, et d'un puits, pour le gardien du pont à Cornwall.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,275. Cédule 35,709, 22 oct. 1873. Plus basse acceptée.
						Edifices Publics, Ottawa.	
351	Ives et Allen. No. 4,170. 29 juillet 1873.	5,995	....	6,990	995	Clôture en fer sur le mur d'enceinte, rue Wellington, Ottawa	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,750. Cédule comprise dans O.C. 32,695, 8 juillet 1873. Seconde plus basse acceptée. O.C. 32,695, 8 juillet 1873. Plus basse, D. W. Somerville, $5,995, retirée par No. 31,877, 24 juin 1873.
352	Geo. Thompson. No. 4,193. 22 août 1873.	2,400	2,400	....	Nil.	Approvisionnement de 250 tonnes de charbon bitumineux de la Nouvelle-Ecosse, connu comme " Diamant Noir."	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,600. Cédule 33,030, 4 août 1873. Plus basse acceptée.
353	Barnabas Gibson. No. 4,207. 10 sept. 1873.	9,950	9,950	....	Nil.	Excavation et nivellement de terrains publics, à part le pont sur le canal Rideau.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $16,510. Cédule 36,012, 30 oct. 1873. Plus basse acceptée.
354	E. G. Laverdure. No. 4,200. 18 sept. 1873.	11,960	11,960	....	Nil.	Couverture du toit de la bibliothèque du Parlement.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $12,831. Cédule 33,354, 13 août 1873. Plus basse acceptée.
355	E. G. Laverdure. No. 4,214, part de No 4,190. 18 septembre 1873.	2,000	2,000	....	Nil.	Couverture d'une partie du toit, de la bâtisse Est des édifices départementaux.	Le contrat pour une partie de l'ouvrage compris dans le contrat No. 4,190, qui fut divisé en Nos. 4,200 et 4,214. L'offre de E. G. Laverdure, qui avait soumissionné pour tout l'ouvrage, étant la plus basse, fut acceptée sur recommandation de l'architecte en chef dans le No. 34,375, 11 sept. 1873.
	A reporter............	24,074,365	5,427,734	21,336,436	2,689,805		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
			$	$	$	*Edifices publics.*—Suite.	
	Report.........	17,986,734	4,062,839	15,777,575	1,853,680		
356	Wm. McKay. No. 4,213. 22 sept. 1873.	1,352	1,352	....	Nil.	Vitrer les châssis de la bibliothèq.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,412. Plus basse acceptée, étant recommandée par M. Scott. Voir l'endos de la soumission No. 34,259, 4 sept. 1873.
357	James Matthews, Stewart et Stockhand. No. 4,224. 25 oct. 1873.	25,790	25,790	....	Nil.	Construire des ateliers, alonges, etc. Trois pans de mur de clôture.	Cinq soumissions reçues pour ateliers, etc., la plus haute s'élevant à $87,000. Cédule 36,849, 4 déc. 1873. Plus basse acceptée, s'élevant à $25,790. Allonges adjugées aux mêmes sur recommandation de l'architecte en chef. Voir No. 35,579, 22 oct. 1873.
358	Francis McCann. No. 4,254. 28 oct. 1873.	950	950	....	Nil.	Enlever la neige des terrains publics.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,325. Cédule 35,974, 30 oct. 1873. Plus basse acceptée.
359	John Corbett. No. 4,257. 4 nov. 1873.	450	450	.. ..	Nil.	Enlever la neige sur la propriété du Rideau Hall; entretenir le *Curling rink.*	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $850. Cédule 35,984, 30 oct. 1873. Plus basse acceptée. Allocation extra à l'entrepreneur pour enlever la neige, $175.
						Edifices publics.	
360	Benjamin Walton. No. 4,118. 30 avril 1873.	161,130	161,130	....	Nil.	Construire une nouvelle maison de douane à la jonction des rues Yonge et Front, Toronto.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $257,500 pour l'ouvrage complet, excepté l'installation intérieure, appareil de chauffage et mur d'enceinte. Céd. 30,079, 31 mars 1873. Quinze soumiss. reçues pour parties de l'ouvrage seulem. Plus basse pour l'ouvr. compl. acc. O.C. 29,997, 16 avril 1873.

361	James Stothart. No. 4,114. 3 mai 1873.	2,982	2,982	....	Nil.	Edifices de la quarantaine sur l'Ile du Milieu, rivière Miramichi, près de Chatham, N.B.	Dépense autorisée par O.C. 28,044, affectant $1,100 aux besoins de la quarantaine à l'Ile du Milieu. Huit soumissions reçues, la plus élevée, $4,900. Cédule 29,836, 12 avril 1873. La plus basse acceptée.
362	Piton et Cie. No. 4,126. 6 janvier 1873.	12,012	....	14,500	2,488	Edifices de la quarantaine, à Grosse Isle, Québec.	Huit soumissions reçues, la plus élevée, $21,956. Cédule 30,520, 5 mai 1873. La seconde plus basse, acceptée, O.C. 30,766, 10 mai 1873. La plus basse, Charles Touchette, $12,012 ; n'ayant pas l'expérience suffisante pour faire l'ouvrage.
363	W. Cansey, Stirling et Emery. No. 4,131. 7 juin 1873.	116,486	116,486	....	Nil.	Bureau de poste, St. Jean, N.B...	Dépense autorisée par O.C. 23,673, 2 mai 1872, adoptant le plan et affectant $65,000, et O.C. 23,742, 20 juin 1882, pour $50,000. Quatre soumissions reçues pour l'ouvrage entier, la plus élevée, $133,604. Cédule 30,430, mai 1873. La plus basse, acceptée.
364	John Christie. 16 juin 1873. No. 4,157.	5,195	5,195	....	Nil.	Salle des immigrants, près de London, Ont.	Dépense autorisée par O.C. 23,739, 25 juin 1872, pour $4,000, et O.C. 28,676, 17 fév. 1873, pour $2,500. Trois soumissions reçues pour un édifice d'un étage de hauteur, la plus élevée, W. Egan, $3,529, avec fondations en pierre, tel que la section 1, et la plus basse, John Purdom, $2,920. Voir cédule No. 29,454, 28 mars 1873 et les soumissions No. 29,438, 29,452, 29,453. Le 2 mai 1873, M. Thos. Scott fit rapport dans le No. 30,494, qu'à une entrevue avec M. Purdom, ce dernier dit qu'il entreprendrait la bâtisse de la salle des immigrants, avec étage additionnel et fondations en pierre, pour $5,295. Dans la soumission No. 30,834, en date du 12 mai 1873, M. Christie offrit de faire l'ouvrage entier pour $5,195, et le puits et deux latrines pour une somme additionnelle de ($60 et $200) $260, faisant un total de $5,455. Le 22 mai 1873, M. Christie fut informé par télégraphe qu'une soumission avec ouvrages extras ne pouvait être acceptée, et que s'il voulait exécuter les ouvrages en entier pour $5,195, sans extras, le contrat lui serait accordé. Voir endos du No. 30,834, 12 mai 1873. M. Christie répondit par le No. 31,054, 22 mai 1873: "J'accepterai le contrat, y compris le puits et les latrines pour $5,195," et s'assura l'ouvrage.
	A reporter	24,400,712	5,742,069	21,350,936	2,692,293		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics.*—Suite.	
	Report..................	24,400,712	5,742,069	21,350,936	2,692,293		
365	A. Mathieu. No. 4,171. 16 juillet 1873.	4,980	4,980	....	Nil.	Observatoire, etc, Québec, sur la propriété de Bonner, près de la nouvelle prison.	Neuf soumissions reçues, la plus élevée $8,922. Cédule 32,456, 14 juillet 1873. La plus basse acceptée.
366	George Brown. No. 4,173. 21 août 1873.	600	600	....	Nil.	Douane, Newcastle, N.B., changements, etc.	La seule soumission, No. 32,102, 20 juin 1873, approuvée par l'architecte en chef.
367	Peter Loggie. No. 4,197. 26 août 1873.	1,400	....	1,500	100	Changer un édifice à Chatham, N. B., en maison de douane, bureau de poste et bureau du revenu de l'intérieur.	Trois soumissions reçues, la plus élevée, $1,700. Cédule 34,869, 24 juin 1873. La seconde plus basse acceptée, O.C. 33,505, 5 août 1873. La plus basse, Robert Whalen, $1,400, qui refusa de signer le contrat. Voir No. 33,298, 14 août 1873.
363	August Stinson. No. 4 218. 25 sept. 1873.	4,520	4,520	....	Nil.	Hôpital de la marine, St. André, N B.	Sept soumissions reçues, la plus élevée, $5,225. Cédule 33,139, 1er août 1873. La plus basse acceptée par lettre No. 33,267, 8 août 1873, de H. L. Langevin. Montant du contrat, $4,520
309	J. B. Lefrançois...............	2,300	....	4,770	2,470	Quai de la douane, Québec, réparations et additions, nivellement, etc.	Huit soumissions reçues, la plus élevée, $7,900. Cédule 35,642, 24 août 1873. La troisième plus basse, acceptée. O.C. 34,423, 10 sept. 1873. La plus basse, Gingras et Cie., $2,300; il leur fut impossible de faire l'ouvrage aux prix qu'ils demandaient. La seconde plus basse, S. Lachance, $4,360, inconnu. O.C. 34,423, 10 sept. 1873.

370	Geo. Harding. No. 4,216. 29 sept. 1879.	6,000	6,000	... ...	Nil.	Bureau de poste, Toronto. Appareils de chauffage.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,750. Cédule 36,061, 3 nov. La plus basse acceptée.
371	Charles Dugré. No. 4,212. 10 oct. 1873.	8,975	8,975	....	Nil.	Maison de douane et bnreau du revenu de l'intérieur, Trois-Rivières.	Dépense autorisée par O.C. 22,738, 29 juin 1872, pour $12,000, et O.C. 32,887, 1er juillet 1873, pour $2,000. Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $16,875. Cédule 36,055, 3 nov. 1873. La plus basse acceptée.
372	Jacques Jobin. No. 4,211. 11 oct. 1873.	1,378	1,378	....	Nil.	Asile des émigrés, Lévis. Réparations au toit.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,433. Cédule 36,064, 3 nov. 1873. La plus basse acceptée.
373	Kinsman, Styles et autres No. 4,278. 11 oct. 1873.	14,686	14,686	....	Nil.	Hôpital de la marine, Victoria, B.C.	O.C. 32,761, 8 juillet 1873, autorise la constr. de l'hôpital de la marine sur la réserve des Sauvages, près Victoria, C.B. Cinq soumissions reçues. La plus basse acceptée, Kinsman et Styles, briquetiers, $7,990; Smith et Clark, charpentier, $4,677; Alex. et Wm. Wilson, plombier, $1,220; Thos. et Robert Mitchell, peintre, $689; Chas. Ball, ferronnier, $110. Total $14,686—moins élevée que la plus basse pour tout l'ouvrage. Voir la lettre de Fraser, 12 mars 1870.
374	Joseph Wood. No. 4,220. 22 oct. 1873.	51,320	....	52,000	680	Maison de douane, bureau du revenu de l'nntérieur, bureau de poste, etc., Winnipeg, Manitoba.	Six soumissions reçues (télégramme 34,143, 2 sept. 1873), la plus haute s'élevant à $68,000. La seconde des plus basses acceptée. O.C. 34,639, 19 sept. 1873. La plus basse, Larivière et McArthur, $51,320, n'a pas été acceptée, l'un d'eux étant employé du gouvernement.
375	James Webster. No. 4,280. 5 déc. 1873.	3,569	3,569	....	Nil.	Bureau de poste, Hamilton. Excavation, maçonnerie en brique et en pierre.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,529. Cédule 32,393, 11 juillet 1873. La plus basse acceptée, étant pour $4,319, lequel montant a été réduit à $3,569 en retranchant une partie de l'ouvrage se montant à $750.
376	Peter Brass. No. 4,284. 16 déc. 1873.	1,944	1,944	....	Nil.	Bureau de poste, Hamilton. Ouvrage de charpentier de et menuisier.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,160 (Cédule 33,195, 8 août 1873), après déduction faite de l'ouvrage dont l'on pouvait se disp. La plus basse acceptée.
	A reporter..............	24,502,384	5,788,721	21,409,206	2,695,543		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Améliorations des rivières*—Suite.	
	Report..............	24,502,384	5,788,720	21,409,206	2,695,543		
377	John Heney. No. 4,223. 14 oct. 1873.	22,134	....	30,183	8,049	Approfondir le haut du canal ou le chenal artificiel, environ 1,000 pieds de longueur, de la rivière Gatineau au lac ou étang Lemay—environ 40,240 verges cubes à être enlevées.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $80,480, au taux de $2 par verge cube. Cédule 35,929, 29 sept. 1873. La cinquième plus basse acceptée. O.C. 35,050, 1er oct. 1873. La plus basse R. Prendeville, 55 centins par verge cub. $22,134 ; refusa d'entreprendre l'ouvrage. Voir No. 34,572, 18 sept. 1873. Deuxième plus basse, L. Heavey, 65 centins par verge cube, $26,158. No. 34,630, 18 sept. 1873. Troisième plus basse, J. Murphy, 65 centins par verge cube, $26,158. No. 34,633. 21 sept. 1873. Quatrième plus basse, P. Conway, 70 cts. par verge cube, $28,170. No. 34,669, 23 sept. 1873.
						Dragueur.	
378	Cie. de construction de navires de Sarnia. No. 4,287. 16 déc. 1873.	9,350	9,350	....	Nil.	Construire une nouvelle coque pour le dragueur du Canada, maintenant à Sarnia ; aussi deux chalands à clapet et un nouveau plongeur.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $10,150. La plus basse acceptée. O.C. 36,942, 5 déc. 1873. Voir soumissions Nos. 36,759, 36,784 et celle de J. R. Arnoldi sur l'ouvrage, etc. No. 36,820, 2 déc. 1873.
379	Wm. Simmons et Cie. No 4,294. 1er mai 1873.	95,452	95,452	....	Nil.		Soumissions pour fournir uu dragueur furent demandées par annonces dans les journaux (voir 32,952, 26 juillet 1873), mais aucunes furent reçues. L'offre de Wm. Simmons

							et Cie., du 1er mai 1873, fut acceptée. M. Max Scott Birkenhead ayant fait rapport que par l'insertion de certaines clauses dans le dévis, la proposition de M. Simmons et Cie, est très bonne. Voir No. 34,289, 28 sept. 1873.
						Glissoires et estacades.	
380	Wm. McKnight. No. 4,093. 7 fév. 1873.	1,223	1,223	....	Nil.	Reparations aux glissoires du Calumet et de la Montagne. Travaux de l'Outaouais.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,299. Cédule 28,290, 29 janvier 1873. La plus basse acceptée.
381	Roderick O'Neil. No. 4,049. 7 fév. 1873.	1,723	1,723	....	Nil.	Réparations à la rivière Madawaska. Travaux de l'Outaouais.	Une soumission reçue, qui fut acceptée. Cédule 28,290, 29 janvier 1873.
382	Louis Turpine. No. 4,098. 17 fév 1873.	1,259	1,259	....	Nil.	Construire une tête de glissoire à Hull. Travaux de l'Outaouais.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,445. Cédule 28,494, 13 fév. 1873. La plus basse acceptée. Voir soumissions Nos. 28,491, et 92,93, 11 février 1873.
383	Roderick O'Neil. No. 4,095. 21 fév. 1873.	1,421	1,421	....	Nil.	Réparations, High Fall, glissoire, de la rivière Noire. Travaux de l'Outaouais.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,463. Cédule 28,427, 10 février 1873. La plus basse acceptée.
384	John Rowan. No. 4,087. 3 mars 1873.	6,899	6,899	....	Nil.	Réparations aux travaux de la rivière Petawawa. Travaux de l'Outaouais.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,365. Cédule 27,981, 17 juil. 1873. La plus basse acceptée.
385	Louis Turpine. No. 4,092. 15 mars 1873.	1,768	1,768	....	Nil.	Réparations au côté sud de la Chaudière et des stations de Hull, et estacade de la Gatineau. Travaux de l'Outaouais.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,930 Cédule 28,290, 29 jan. 1873. La deuxième plus basse acceptée. La plus basse, John McDonell, $1,393 ; irrégulière.
386	Henry Calcutt. No. 4,293. 16 sept. 1873.	2,350	2,350	....	Nil.	Réparer la digue et les jetées du rapide Whitlaw et l'estacade du Petit Lac sur la rivière Otonabee près de Peterboro. Travaux de la Trent.	L'offre de Henry Calcutt fut acceptée sur la recommandation de T. D. Belcher, surintendant des travaux de la rivière Trent dans le No. 33,880, après que le montant fut réduit de $2,500 à $2,350, qui est le prix de l'ouvrage tel qu'évalué par l'ingénieur.
	A reporter..............	24,645,963	5,910,166	21,439,389	2,703,592		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report..............	24,645,963	5,910,166	21,439,389	2,703,592	*Glissoires et estacades.*—Suite.	
387	Hippolyte Dufour. No. 4,232. Oct. 28, 1873.	2,713	2,713	....	Nil.	Réparer les digues et estacades et construire trois jetées, etc., à l'embouchure du lac St. Jean, rivière Saguenay.	Pas de soumissions demandées. Le contrat a été adjugé à Hppolyte Dufour, au prix de l'ingénieur, sur la recommandation de M. Merrill (No. 33,309, 11 août 1873) quant à la responsabilité de l'entrepreneur et l'accomplissement satisfaisant de son contrat pour le quai de Chicoutimi.
388	Dominique Fox. No. 4,097. 24 nov. 1873.	9,075	9,075	....	Nil.	Construire une digue aux lacs des Cèdres et de la Traverse, rivière Petewawa. Travaux de l'Outaouais.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $13,593. Cédule 28,502, 13 fév. 1873. La plus basse acceptée.
389	John Boyd. No. 4,290. 15 déc. 1873.	3,090	3,090	....	Nil.	Construire des jetées et estacades sur la rivière Fénélon. Travaux de la rivière Trent.	La plus basse acceptée tel que recommandé par T. D. Belcher, surintendant des travaux de la rivière Trent, par qui les soumissions furent demandées.
						Chemins et ponts.	
390	William Watts. No. 4,109. 7 mars 1873.	1,400	1,400	....	Nil.	Construire deux chaloupes et des bateaux pour la route de la rivière Rouge.	Contrats donnés par M. Dawson, qui fut notifié que l'autorité pour la dépense de $5,500 pour ce but était accordée par un O. C. No. 28,061, 21 jan. 1873. Voir No. 18,069, 1er février 1873.
391	A. A. Benway. No. 4,111. 7 mars 1873.	700	700	....	Nil.	Construire une chaloupe pour la route de la rivière Rouge.	
392	Gregory, Burley et Cie. No. 4,110. 7 mars 1873.	3,000	3,000	....	Nil.	Const. 3 machines et bouilloires pour la route de la R. R.	

393	George G. Walker. No. 4,091. 11 jan. 1873.	2,000	2,000	....	Nil.	Construire quatre marie-salope. Havre de Victoria, C.B.	$2,000 versées au crédit de B. W. Bearse, pour réparations au dragueur du gouvernement, et la construction de marie-salope. Voir No. 16,634, daté le 8 octobre 1872, à B. W. Pearse, et No. 28,160, 11 janvier 1873, de B. W. Pearse, transmettant le contrat.
394	R. Churchill. No. 4,040. 12 fév. 1873.	9,000	9,000	....	Nil.	Havre de Yarmouth, N.E. Caisson pour la protection de la barre, 2,200 pds. de long.	Dépense autorisée par O.C. 31,298, 30 mai 1873, pour $6,500. Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $14,900. Cédule 27,422, 22 décembre 1872. Plus basse acceptée, pour $11,300 ; mais cette soumission a été modifiée de manière à n'exécuter qu'une partie de l'ouvrage, les taux restant les mêmes, afin de réduire la dépense à la somme allouée par le Parlement à cet effet. Voir O.C. 27,543, 28 décembre 1872.
395	Sam'l S. Mayes. No. 4,090. 17 fév. 1873.	8,000	8,000	....	Nil.	Havre de Richibouctou, N.B. Construire 320 pieds lin. de brise-lames en palplanches—prolongement du vieux brise-lames. Longueur totale de cette nouvelle partie, lorsque complétée, 1,500 pieds. Evaluation de l'ingénieur No. 24,621, 29 juillet 1873, $75,000.	Dépense autorisée p. O.C. 31,300, 30 mai 1873. Trois soumisions reçues, la plus haute étant au taux de $50 par pied linéaire, ou une longueur de 166 pieds pour la somme de $8,000 allouée par le Parlement. Voir cédule 27,909, 17 janvier 1873. Plus basse acceptée, étant au taux de $25 par pied linéaire, ou une longueur totale de 320 pds. pour la somme de $8,000 allouée par le Parlement.
						Chemin de fer Intercolonial.	
395½	Cie. manufacturière de locomotives de Portland.	181,323	181,323	....	Nil.	Treize locomotives..................	Dépense autorisée par O.C. No. 5066, 30 mai 1873. M. Carvell a fait un marché pour les locomotives avec M. Morse, gérant de la compagnie, étant tous deux à Ottawa à cette époque.
	A reporter..................	24,866,264	6,130,467	21,444,389	2,708,592		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$		$	$		
	Report....................	24,866,264	6,130,457	21,444,389	2,708,592	*Havres et jetées.*	
396	Hippolyte Dufour. No. 4,726. 5 mars 1873.	3,400	3,400	....	Nil.	Contrat pour la construction d'une jetée pour un phare, Chicoutimi.	Aucune soumission n'a été demandée par le département lorsque l'ouvrage a été donné en premier lieu. Les premières soumissions demandées étaient pour l'achèvement de l'ouvrage. Voir rapport No. 42,555, 4 juil. 1874, de H. Merrill, comprenant les soumissions Nos. 42,581 et 42,582, tel qu'indiqué sur la feuille pour 1874. Le contrat de H. Dufour pour cet ouvrage avait été fait avec la compagnie des remorqueurs du St. Laurent, par l'entremise de l'hon. D. Price ; le soumissionnaire était obligé de construire la jetée et de terminer le remplissage en pierre, la compagnie s'étant obligée de fournir le bois et le fer. Ce contrat a été donné d'après un plan préparé par P. Gauvreau, 2 mai 1870, pour le gouvernement local de Québec, qui décida ensuite que cet ouvrage n'était pas sous son contrôle. Il parait que ce contrat a été donné par la compagnie à Dufour sans une autorisation écrite du département. M. Merrill a ensuite été autorisé de mesurer et d'évaluer l'ouvrage, tel qu'indiqué dans son rapport No. 33,405, 14 août 1873, dans lequel il mentionne que la Cie. avait dépensé $6,232.07 sur cet ouvrage, et qu'une som. de $4,201.17 était nécessaire pour le compléter. Après la réception de ce rapport, un télégramme,

							No. 21,878, 17 sept. 1873, fut expédié par le secrétaire des Travaux Publics, à J. B. St. Michel, Cie. de remorq. du St. Laurent, l'autorisant de dépenser $1,500 pour les répar. les plus urgentes. Subséquem't., le 30 sept. 1873, No. 22,047, $6,000 furent payées à A. Gaboury, sec. de la Cie. des remorq. du St. Laurent, pour H. Dufour, l'entrepreneur. M. Merrill, No. 42,555, 4 juil. 1874, rapporte qu'après que le télég. No. 21,878 J. B. St. Michel fut autor. verbalement par le ministre d'exécut. les travaux extras nécessaires.
397	W. H. Duffy et Cie. No. 4,119. 3 mai 1873.	10,940	....	12,800	1,860	Anse au Hareng, comté d'Albert, N.B. Construire un brise-lames du côté sud. Longueur d'environ 215 pieds, aussi loin que la ligne à eau basse. Evalua- de l'ingénieur, $15,226. Le coût probable de l'ouvrage s'il est à 14 pieds de profondeur à eau basse s'élèverait à $30,000.	Dépense autorisée par O.C. 31,300, 30 mai 1873, pour $12,000. Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,000. Cédule 29,534, 31 mai 1873. La quatrième plus basse acceptée, O.C. 30,000, 14 avril 1873. La plus basse, Duffy, Steeves et Shaw, $10,940 ; beaucoup au-dessous de la valeur réelle de l'ouvrage, et ces personnes avaient un autre contrat. Voir O.C. 29,638, 3 avril 1873. La deuxième plus basse, O. Cannon, $11,000 ; cette personne, un cultivateur, ne possédant pas les moyens et l'expérience pour faire l'ouvrage à un aussi bas prix. Voir O. C. 29,638, 3 avril 1873. La troisième, S. McKean et Cie., $11,980 ; refusèrent d'accepter le contrat après qu'il leur fut adjugé par O.C. 29,638. Voir télégramme 29,808, 9 avril 1873.
398	F. W. McKenzie. No. 4,125. 22 juillet 1873.	74,110	....	78,208	4,098	Ingonish Sud, Cap-Breton, N.E. Caisson et dragage à l'entrée du havre de 15 pieds à eau basse. La jetée sera d'environ 700 pieds de longueur. Le chenal d'environ 200 pieds de largeur. Evaluation de l'ingénieur 22,969, 15 mai 1872, $85,000.	Dépense autorisée par O.C. 31,298, 26 mai 1873, pour $50,000. Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $101,648. Cédule 29,713, 7 avril 1873. La deuxième plus basse acceptée, O.C. 30,763, 10 mai 1873. La plus basse, Thos. Evans, $74,110 ; il a déjà un contrat avec ce département pour le havre de Mabou, considéré suffisant pour occuper son temps et son attention, et aussi pour ses moyens.
399	J. Gardner, J. McLeod et A. McLeod. No. 4,192. 6 septembre 1873.	26,750	26,750	....	Nil.	Brooklyn, Baie Liverpool, N.E. Longueur additionnelle de 300 pieds aux 434 pieds de brise-lames maintenant achevés au coût de $21,565. Longueur totale, quand achevé, 734 pieds. Evaluation de l'ingén. 18,192, 24 août 1871, pour tout l'ouv. si prolongé à 874 pieds, $79,000.	Dépense autorisée par O.C. 31,298, 30 mai 1873, pour $33,000. Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $28,500. Cédule 32,461, 9 juillet 1873. La plus basse acceptée.
	A reporter............	24,981,414	6,160,617	21,535,714	2,709,550		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Havres et Quais.*—Suite.	
	Report........	24,981,464	6,160,617	21,535,397	2,714,750		
400	Clark et Stackhouse. No. 4,208. 20 sept. 1873.	11,200	....	19,950	8,750	Havre de Dipper, N. B. Construire un brise-lames sur le récif du côté ouest du havre, d'une longueur d'environ 450 pieds. Evaluation de l'ingénieur, 29,991. 17 avril 1873, $22,500..	Dépense autorisée par O.C 31,300, 30 mai 1873. Cinq soumissions reçues, la plus basse s'élevant à $41,800. Voir 32,376, 7 juilet 1873. Troisième plus basse acceptée, O.C. 33,323, 6 août 1873. La plus basse, J. J. Kennedy, $11,200 ; le montant soumissionné équivaut à environ la moitié de la valeur actuelle de l'ouvrage. La deuxième plus basse, Gédéon K. Hansom, $19,500, pas acceptée ; Mr. Hansom n'étant pas connu de ce département.
401	C. W. Moberly. No. 4,221. 10 octobre 1873.	52,657	52,657	....	Nil.	Havre de Collingwood, P.Q., construire un brise-lames, quai et phare. Le chenal doit être creusé à une profondeur de 14 à 16 pieds. Evaluation de l'ingénieur, 22,497, 24 avril 1872. Dragage, $21,000; brise-lames, $46,500 ; total, $67,500.	Dépense autorisée par O.C. 31,301, 30 mai 1873, pour $35,000. Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $59,668. Cédule 35,736, 25 octobre 1873. La plus basse acceptée. O.C. 22,947, 14 mai 1872, de porter $35,000 au budjet à condition qu'un semblable montant fut payé par le chemin de fer du Nord, et que des droits de tonnage et péages de havre soient imposés pour rembourser le montant des avances faites par le gouvernement. Voir rapport au Conseil 22,542, 11 mai 1872.
402	John H Johnston. No. 4,249. 23 oct. 1873.	6,709	6 70	....	Nil.	Havre de Kincardine, lac Huron. Prolonger et hausser les jetées; travaux devant être faits suivant le contrat avec Hall.	Le contrat de Hall, s'élevant à $4,455, au taux de la cédule dans le No. 17,824, fut annulé par O.C. No. 30,949, 15—19 mai 1873, ayant manqué de faire l'ouvrage dans le temps spécifié. M. Jno. H. Johnston, qui a fait la plus grande partie de l'ouvrage

							pour M. Hall, reçu instruction du département de continuer l'ouvrage. Mais, M. Johnston refusa de faire l'ouvrage à moins qu'une avance sur le taux ordin. de la cédule lui fut accordée et que la somme retenue à M. Hall lui fut payée. Cette demande étant considérée raisonnable par l'ingénieur en chef, qui accéda à cette demande, et un contrat fut passé avec lui. Montant payé à H. Johnston pour continuer le contrat de Hall, $6,709.
403	Adolphe Gagnon. No. 4,250. 6 nov. 1873.	7,316	7,316	....	Nil.	Baie St. Paul, fleuve St. Laurent. Pour la construction d'une jetée pour le phare. Dimensions—60 par 50 pds. à sa base; 35 à 37 pds. de hauteur. Eval. de l'ingén., No. 34,583, 15 sept. 1873, $8,000.	Douze soumissions reçues, la deuxième plus basse acceptée. (Céd. 35,863, 27 oct. 1873.) Plus basse, Ed. Beaulieu, irrégulière. Le prix donné dans la cédule écrite ne s'appliq. pas aux matériaux demandés sur la formule de soumission imprimée.
404	Andrew Lindsay. No. 4,247. 11 nov. 1873.	100,187	....	114,452	14,265	Ile Chantry, lac Huron. Construction d'un brise-lames de 1,800 pds. de long sur le côté sud de l'île; aussi, une jetée pour débarcadère, de 400 pds. de long à l'extr. sud du brise-lames, jusqu'à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse. Evaluation de l'ingénieur (J. Page), $134,000.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $151,890. (Céd. 35,906, 18 sept. 1873.) Quatrième plus basse acceptée. O.C. 35,506, 18 oct. 1873. Cette soumission, quoique très basse, fut acceptée, parce que le soumissionnaire, qui résidait dans les environs des travaux proposés. Plus basse, Batter et Sutton, $100,187; beaucoup au-dessous de la valeur de l'ouvrage. Deuxième plus basse, D. Fleming, $106,361; beaucoup plus basse que la val. de l'ouv. Troisième plus basse, Koyle et Row, $109,005; beauc. pl. basse que la v. de l'ouv. Voir O.C. 35,506, 18 oct. 1873.
						Chemin de fer Intercolonial.	
405	J. Hillson et Fils. No. 49. Janvier 1873.	6,995	6,995	....	Nil.	Bâtisse pour passagers et buffet, Newcastle, province du Brunswick.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $14,800. Plus basse, J. Hillson et fils, $6,995, acceptée.
406	T. Gallagher et Fils. No. 52. Janvier 1873.	2,200	....	3,485	1,285	Hangar à fret, Campbellton, province du Nouv.-Brunswick.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $5,600. Quatrième plus basse, T. Gallagher et Fils, $3,485, acceptée. Plus basse, George G. Grant, $2,200; aucune raison. Deuxième pl. basse, Alex. A. Fraser, $2,935; aucune raison. Troisième plus basse, Jas. Isbester et Cie., $3,197; aucune raison. Les commissaires recommandent que la soumission de T. Gallagher et Fils soit acceptée.
	A reporter............	25,168,728	6,234,294	21,673,284	2,738,850		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chem. de fer Intercolonial*—Suite.	
	Report............	25,168,728	6,234,294	21,673,284	2,738,850		
407	T. Gallagher et Fils. No. 53. Janvier 1873.	2,655	....	16,880	14,225	Remise pour locomotives, Campbellton, province du N.-Brunswick.	Dix-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $39,750. La seconde plus basse, T. Gallagher et Fils, $16,880, acceptée. Plus bas, Robt. Litster et Cie., $2,655; aucune raison. Les commissaires recommandent d'accepter de la soumission de T. Gallagher et Fils.
408	Cie. des locomotives de Portland, 8 janvier 1873.	112,100	112,100	....	Nil.	Six locomotives, à $80,750, deux locomotives, à $31,350.	Donnée sans compétition par Lewis Carvell, sur autorisation des commissaires. O.C., 16 janvier 1873.
409	Peck, Benny et Cie. 5 fév. 1873.	65,800	65,800	....	Nil.	Sept cent tonnes de carvelles.....	Dix-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $112,500 ; la plus basse, Peck, Benny et Cie., $65,800, acceptée.
410	Wm. Hamilton. 9 mars 1873.	34,800	34,800	....	Nil.	Soixante chars-plateforme.........	Donné sans compétition par les commissaires.
411	Jas. Worthington. No. 55. Juin 1873.	19,336	19,336	....	Nil.	Hangars et clôtures pour la neige entre la Rivière-du-Loup et Rimouski, province de Québec.	Donnée sans compétition par Samuel Hazlewood, ingénieur de district, avec autorisation des commissaires.
412	Cie. manufactur. de Starr, No. 4,227. 23 juill. 1873.	70,520	70,520	....	Nil.	Constr. de 172 wagons à houille livrés à Richmond, N.-E.	Cinq soumissions reçues par M. Carwell, la plus haute s'élevant à $79,808. Cédule dans le No. 5,262, 23 juin 1873 ; pour autorité voir No. 2,950, 3 juin 1873. F. Braun à L. Carwell, plus basse acceptée.
412½	Cie. de locomotives de Portland, 5 nov. 1873.	40,800	40,800	....	Nil.	100 wagons à houille............ ...	Un arrangement fut fait par M. Carwell avec la compagnie pour construire et livrer 100 wagons au même taux que la plus basse soumission reçue le 23 juillet 1873. Voir cédule No. 5262 et O.C. No 4336, du 12 octobre 1872.

413	Jas. Harris ot Cie. No. 42. 23 juillet 1873.	70,520	70,520	....	Nil.	Construire 172 wagons à houille, livrés sur la ligne, à St. Jean, Nouveau-Brunswick.	Cinq soumissions reçues par M. Carvell ; la plus élevée, $79,808, cédule incluse dans 5,262, 23 juin 1873. Pour autorité voir 2950 du 3 juin 1873. La plus basse acceptée.
414	Edward Faye. No. 4,198. 5 août 1873.	46,935	46,935	....	Nil.	Achèvement d'une ligne d'embranchement, de l'île Gilbert au quai de délestage à St. Jean, N.B.	Contrat accordé par M. Carvell.
415	J. J. McDonald et Cie. No. 54. 21 août 1873.	116,616	....	143,384	26,768	Posage de lisses et balastage sur les sections 3, 6, 9 et 15, et une partie de 18 et 19, en tout, environ 79 milles.	Quarante-trois soumissions reçues, la plus élevée $399,880. La onzième plus basse, J. J. McDonald et Cie., $143,384 ; acceptée. La plus basse, A. Le Page............ $116,616 2me " G. Dixon............. 121,956 3me " G. P. Larrive et Cie 125,683 4me " Germain Langis ..... 126,355 5me " W. Wilson et Cie.... 130,982 6me " E. G. Perkins et Cie 132,031 7me " Alex. J. McDonald.. 132,097 8me " J. B. Martin et Cie.. 133,214 9me " Jas. Isbester et Cie. 133,795 10me " C. S. Archibald ..... 140,096 Les commissaires ne trouvèrent pas les soumissions ci-dessus satisfaisantes, et étant satisfaits de l'habileté, l'expérience et les ressources de J. J. McDonald et Cie., recommandèrent que leur soumiss. fût acceptée.
						Canal Welland.	
416	John Brown. No. 4,320. 2 avril 1874.	292,395	....	321,972	29,577	Agrandissement, section No. 14, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold, évaluation de l'ingénieur, No. 40,280, 17 nov. 1873, $352,600.	Vingt-huit soumissions reçues, la plus élevée, $610,810 ; cédule 40,330, 20 avril 1874. La seconde plus basse acceptée. La plus basse, Hartwell et Helliwell. $292,395, ne s'accordant pas aux conditions du département ; télégramme No. 24,799, 24 avril 1874. Voir aussi les Nos. 40,458 et 40,481, du 23 avril 1874. Seconde adjudic. Les premières soumissions pour les sections Nos. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 13 et 14 ont été reçues du 25 au 18 octobre 1873, et furent rejetées tel que suggéré par l'ingénieur en chef dans son rapport No. 37,327 du 23 déc. 1873, quelques-unes n'étant pas suivant la formule fournie ; d'autres étant de personnes qui avaient failli ou qui étaient incapables de remplir leur contrat, d'autres n'ayant pas les signatures nécessaires ; d'autres étant de personnes anxieuses de faire l'ouvrage à aucun prix ou à un prix trop élevé, quoique étant de bons entrepreneurs. Garanties sur biens-fonds ou sur dépôts en argent recommandées par M. Page, dans le cas de nouvelles soumissions, laquelle suggestion fut adoptée.
	A reporter..................	26,041,205	6 695 105	22,155,520	2,809,420		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Welland*—Suite.	
	Report	26,041,205	6,695,105	22,155,520	2,809,420		
417	Denison, Belden et Cie. No. 4,309. 6 avril 1874.	396,565	396,565	....	Nil.	Agrandissement, section No, 2, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold, traversant le ravin de May. Longueur, 2,700 pieds. Deux écluses, deux deversoirs, un pont tournant, et excavation. Evaluation de l'ingénieur, No. 40,280, 17 novembre 1873, $471,952.	Vingt soumissions reçues, la plus élevée $637,040 ; cédule 40,330, 20 avril 1874. La plus basse acceptée. Seconde adjudication. Voir la note à la section No. 14.
418	Denison, Belden et Cie. No. 4,310. 6 avril 1874.	328,415	328,415	....	Nil.	Agrandissement, section No. 3, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold, deux écluses et excavation. Longueur, 2,500 pieds. Evaluation de l'ingénieur, No. 40,280, 17 novembre 1873, $384,610.	Vingt-deux soumissions reçues, la plus élevée, $1,614,295 ; cédule 40,330, 20 avril 1874. Seconde adjudication. Voir la note à la section No. 14.
419	Higgins et Sullivan. No. 4,325. 3 juin 1874.	283,935	....	327,580	43,645	Agrandissement, section No. 7, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold. Longueur, 3,200 pieds. Deux écluses et un pont tournant près du cimetière, et excavation. Evaluation de l'ingénieur, No. 40,280, 17 nov. 1873, $348,395.	Trente soumissions reçues, la plus élevée, $585,660 ; cédule 40,330, 20 avril 1874. La quatrième plus basse acceptée. La plus basse, Buck, Flood et Cie., $283,935 ; retirée. Voir No. 39,487, 16 mars 1874. Pas conforme aux conditions du département ; télégramme No. 24,799, 21 avril 1874. Voir aussi les Nos. 40,458 et 40,481 du 23 avril 1874. Sec. p.b. Hartwell et Helliwell,

							$298,280. 3e plus basse, Denison, Belden. et Cie., $306,205. Deuxième adjudication Voir note à la section 14.
420	Patrick Shannon. No. 4,360. 4 juin 1874.	67,880	....	68,290	410	Agrandissement, section No. 6, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold. 7,000 pieds de longueur. Pont tournant et chemin entre Ste. Catherine et Niagara, excavation. Evaluation de l'ingénieur No. 40,-280, 17 nov. 1873, $88,540.	Quarante soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $149,576 ; cédule 40,330, 20 avril 1874. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Hartwell et Helliwell, $67,880 ; ne se sont pas conformés aux conditions du département ; télégramme No. 24,799, 24 avril 1874. Voir aussi No. 40,448 et 40,481 du 23 avril 1874, Deuxième adjudication. Voir note à la section No. 14.
421	Ginty et Dickey. No. 4,354. 29 juin 1874.	313,160	....	325,490	12,330	Agrandissement, section No. 13, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold. Longueur, 3,500 pieds. Deux écluses, deux déversoirs, bassins, etc., excavation. Evaluation de l'ingénieur, No. 40,280, 17 nov. 1873, $352,100.	Vingt-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $701,690 ; cédule 40,330, 20 avril 1874. Troisième plus basse acceptée, seulement $325 de plus que la soumission de Denison, Belden et Cie., la deuxième plus basse. O.C. 40,641, 27 mars 1874. Plus basse, Hartwell et Helliwell, $313,160 ; ne se sont pas conformés aux conditions du département ; télégramme No. 24,799, 24 avril 1874. Voir aussi Nos. 40,458 et 40,481 du 23 avril 1874. Deuxième plus basse, Denison, Belden et Cie., $325,165 ; avaient déjà des contrats sur les sections 2 et 3. Deuxième adjudication. Voir note à la section No. 14.
422	Alex. Manning. No. 4,372. 31 août 1874.	312,265	....	352,000	39,735	Agrandissement, section No. 5, nouvelle ligne entre Port Dalhousie et Thorold. Longueur, 3,200 pieds. Deux écluses, deux déversoirs, un pont tournant et excavation. Evaluation de l'ingénieur, No. 40,280, 17 nov. 1873, $363,260.	Vingt-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $596,135 ; cédule 40,330, 20 avril 1874. Cinquième plus basse acceptée. Plus basse, Denison, Belden et Cie., $312,265, exécution du contrat refusée ; No. 41,024, 4 mai 1874. Deuxième plus basse, Hartwell et Helliwell, $333,760 ; ils ne se sont pas conformés aux conditions du département, Nos. 24,799, 24 avril 1874. Voir aussi Nos. 40,458 et 40,481, 23 avril 1874. Troisième plus basse, R. McDonald et Cie., $340,815. Quatrième plus basse, A. P. McDonald et Cie., $345,592. Deuxième adjudication. Voir note à la section No. 14.
423	Compagnie du chemin de fer Welland. (Pas de contrat.)	6,500	6,500	....	Nil.	Déviation de la ligne du chemin de fer entre la gare du chemin de fer, à Welland et Thorold.	L'offre de la Cie. du chemin de fer de Welland d'exécuter les travaux pour $6,500 a été acceptée, tel que recommandé par l'ingénieur en chef dans le No. 46,090, 19 novembre 1874, O. C. 46,439, 27, nov. 1874.
	A reporter.........	27,749,925	7,426,585	23,228,880	2,905,540		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report...............	27,749,925	7,426,585	23,228,880	2,905,540	*Canal Welland.*—Suite.	
424	Stephen Haney. No. 4,460. 17 sept. 1874.	18,574	18,574	....	Nil.	Reconstruire la partie ouest de la jetée à Port Maitland, canal Welland.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $39,006, cédule 44,557, 18 sept. 1874. Plus basse acceptée.
						Canal Lachine.	
425	Jas. Howley. No. 4,445. 14 sept. 1874.	12,194	....	12,705	511	Reconstruction du hangar à farine No. 2 et réparer la charpente du bassin et quai, brûlés durant l'été de 1874, à St. Gabriël.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $31,657 ; cédule 43,979, 5 sept. 1874. Deuxième plus basse acceptée O.C. 44,172, 7 septembre 1874. Plus basse, Campbell et Spence, $12,194 ; les soumissionnaires n'ont pas été considérés acceptables, ayant en mains un contrat avec le département des Travaux Publics, qu'il ne remplissent pas avec satisfaction.
						Canal Chambly.	
426	Bonneville et O'Brien. No. 4,301. 21 fév. 1874.	8,645	8,645	....	Nil.	Prolongement de la jetée d'amarrage d'une longueur de 200 pieds et une largeur de 25 pds. au bas du canal Chambly, sur le bassin.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $26,884 ; cédule 38,189, 4 février 1874. Plus basse acceptée.
						Canal Rideau.	
427	James Latimer. No. 4,277. 9 fév. 1874.	1,505	1,505	....	Nil.	Construire un pont suspendu au-dessus des écluses de l'Ile Longue, canal Rideau.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,740. Voir rapport No. 35,563, 21 octobre 1873. Plus basse acceptée.

Edifices Publics.

428	Allard, Dufort et Cie. No. 4,215. 31 mars 1874.	84,500	84,500	....	Nil.	Bureau de poste de Montréal, menuiserie, plâtrage, peinture, vitrage, etc.	Ceci est en rapport avec le premier contrat, No. 3,856, et est autorisé comme suit : 1er O.C., No. 34,190. 30 août 1873, pour les travaux en général de l'intérieur, $64,500. Offre originaire des entrepreneurs (No. 31,891), acceptée par le ministre sur recommandation de l'architecte en chef, qui en a fait rapport dans le No. 31,891, 18 juin 1873, comme suit :—La soumission de Allard et Dufort pour les travaux s'élève à la somme de $276,416, partie maintenant entreprise par eux, $182 000 ; prix maintenant demande pour la oalance des travaux, $64,500=$246,500. La dernière somme, $64,500, est un peu plus élevée que l'évaluation de l'architecte, M. Perreault. Je recommande que la soumission de Allard et Cie., pour terminer les édifices en conformité avec les spécifications originaires, ainsi que la balance des travaux de l'extérieur à terminer, soit acceptée. 22 août 1873. (Signé) THOS. S. SCOTT. 2me O.C., No. 33,580, 7 février 1874, pour poutres en fer, $20,000 ; l'archit. en chef étant d'opinion que l'offre des entrepren. devr. être acceptée. Voir O.C. No. 38,580.
429	Elliott et O'Connor. No. 4,324. 25 avril 1874.	12,300	....	14,917	2,617	Améliorations et additions au vieux bureau de poste de Toronto, pour le sous-receveur-général et le département du revenu de l'Intérieur.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,500. Cédule 39,428, 21 mars 1874. Deuxième plus basse acceptée, O.C. 39,550, 21 mars 1874. Plus basse, Benj. Walton, $12,300, informa le départ. que, ayant fait un mauv. calcul, il est incapable d'entrep. les travaux. O.C. 39,550, 21 mars 1874.
430	J. W. Webster. No. 4,335. 7 mai 1874.	21,882	....	50,122	28,240	Bureau de poste, douane, etc., Ottawa. Excavation, maçonnerie, ouvrage en brique. Evaluation de l'architecte, $61,121.	Vingt-trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $69,222. Cédule 40,275, 18 avril 1874. Sixième plus basse acceptée, O. C. 40,555, 21 avril 1874. Plus basse, McCarron et Cameron, $21,822 ; refusèrent de prendre cette partie des travaux à moins d'avoir aussi les autres. Deuxième plus basse, O. A. Roque, $34,000 ; voir O.C. 40,555, 21 avril 1874. 3me plus basse, A. W. Mathewman, $34,112 ; voir No. 39,949, 4 avril 1874. 4me plus basse, Mulholland, $37,226 ; voir No. 40,053, 6 avril 1874. 5me plus basse, H. Hatch, $40,232, n'est pas consid. satisf. (le soum. est insolv). O.C. 40,555, 21 avril 1874.
	A reporter.....	27,909,525	7,539,809	23,306,624	2,936,908		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite*.

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices Publics.*—Suite.	
	Report.....	27,909,525	7,539,809	23,306,624	2,236,908		
431	Cameron et Mudie. No. 4,337. 23 mai 1874.	22,610	....	33,154	10,544	Bureau de poste, douane, Ottawa. Ouvrage de charpente et menuiserie. Evaluation de l'architecte, $37,000.	Vingt-trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $60,000. Cédule 40,275, 18 avril 1874. Quatrième plus basse acceptée, O.C. 40,555, 21 avril 1874. Plus basse, Jas. Murphy, $22,610; refusèrent de prendre cette partie des travaux à moins d'avoir aussi les autres; voir, No. 39,770, 31 mars 1874. Deuxième plus basse, Jas. Goodwin, $24,515; voir O. C. 40,555, 21 avril 1874. Troisième plus basse, A. W. Mathewman, $31,891; voir No. 39,949, 4 avril 1874.
432	Godfroi Chapleau. No 4,367. 13 juin 1874.	15,243	....	26,594	11,351	Bureau de poste, douane, etc., Ottawa. Colonnes en fer, poutres, portes de coffres de sûreté. Evaluation de l'architecte, $26,000.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $28,200. Cédule 40,275, 18 avril 1874. Septième plus basse acceptée, O. C. 41,166, 14 mai 1874. Plus basse, Jas. Murphy, $15,243; refusa de signer le contrat, voir No. 39,770, 31 mars 1874. Deuxième plus basse, Jas. Goodwin, $18,650; voir O.C. 41,166, 14 mai 1874. Troisième plus basse, Davison, Doran et Cie., $21,288; voir O.C. 41,166, 14 mai 1874. Quatrième plus basse, A. W. Mathewman, $22,458; voir No. 39,949, 4 avril 1874. Cinquième plus basse, Mulholland, $23,300; voir No. 40,053, 6 avril 1874. Sixième plus basse, Henry Hatch, $24,100, n'est pas considérée satisfaisante (le soumissionnaire est insolvable.) O.C. 41,166, 14 mai 1874.

433	D. S. Keith et Cie. No. 4,371. June 2, 1874.	3,769	3,76	....	Nil.	Ancien bureau de poste, Toronto, appareils de chauffage.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,800. Cédule 40,653, 30 avril 1874. La plus basse acceptée pour $3,600, à laquelle somme $169 ont été ajoutées pour ouvrage extra, faisant un total de $3,769.
434	Smith et Clark et McKay et Burgess. No. 4,422. 24 juin 1874.	27,830	27,830	.. ..	Nil.	Maison de douane, Victoria, C.B.	Quatre soumissions reçues pour tout l'ouvrage, excepté de plâtrage, la plus haute s'élevant à $26,681. Cédule 41,197, 30 avril 1874. La plus basse acceptée, de Smith et Clark, $26,030, à laquelle ont été ajoutées $1,800 pour plâtrage.
435	Morrison et Barclay. No. 4,420. 16 juillet 1874.,	89,000	....	116 440	27 440	Pénitencier à la Montagne de Roche, Manitoba.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $160,000. Cédule 42,424, 7 juillet 1874. La quatrième plus basse acceptée. O.C. 42,640, 8 juillet 1874. La plus basse, McFayden, $89,000. La seconde plus basse Bell et Johnston, $89,945. La troisième plus basse, C. P. Brown, $95,000. Ces soumissions étaient beau. plus basses que la valeur de l'ouv. O.C. 42,640, 8 juillet 1874.
436	P. Brass, S. North et Freeborn. No. 4,435. 27 juillet 1871.	3,034	3 034	....	Nil.	Bureau de poste, Hamilton. Travaux sur les toitures, dépendances, etc.	La plus basse soumission acceptée, recommandée par l'architecte en chef. Trois soumissions reçues pour ouvrage en tôle galvanisé, la plus haute s'élevant à $1,467. La plus basse, de S. North, $1,133. Seule soumission pour la menuiserie de la bâtisse principale, renouvellement du bardeau et réparations aux dépendances et clôturage par P. Brass, s'élevant à $1,825. Seule soumission pour le peinturage, de Freeborn, $76. Voir Cédule 42,553, 4 juillet 1874.
437	Dodge et Dodge. No. 4,423. 28 août 1874.	18,500	18,500	....	Nil.	Maison de douane et bureau du revenu de l'intérieur, Pictou, N.E.	Sept Soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $27,097. Cédule 42,656, 15 juillet 1874. La plus basse acceptée.
438	Benj. Walton. No. 4,494 30 oct. 1874.	117,745	....	150,000	32,255	Entrepôt de vérification, Toronto. Devant être construit au coin des rues Yonge et Esplanade.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $175,063, pour tout l'ouvrage; cédule 46,255, 6 oct. 1874. Une soumission reçue pour tout l'ouvrage, non compris les ouvrages en fonte et en fer, au montant de $122,324. Deux soumissions reçues pour les ouvrages en fonte et en fer, au montant de $41,820 et $58,786 respectivement. La deuxième des plus basses pour tout l'ouvrage a été acceptée ; O.C. 45,681, 5 nov. 1874. La plus basse soumission pour tout l'ouvrage, John Forin, $117,745, retirée ; O.C. 45,681, 5 novembre 1874.
	A reporter......	28,207,256	7,592,942	23,632 812	3,018,498		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report............	28,207,256	7,592,942	23,632,815	3,018,498	*Edifices publics.*—Suite.	
439	Kinsman et Styles. No. 4,450.	78,500	....	139,305	60,805	Pénitencier, New Westminster, Colombie-Britannique.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $139,305; cédule 42,887, 21 juillet 1874. La troisième des plus basses acceptée. O.C. 43,705, 10 août 1874. La plus basse, Smith, Clark et Cie., $42,160; irrégulière. La seconde des plus basses, Hayward et Jenkinson, $78,500, beaucoup plus basse que la valeur de l'ouvrage qui doit être fait; O.C. 43,705, 10 août 1874.
440	Robert Mitchell et Cie. No. 4,501. 17 nov. 1874.	6,450	6,450	....	Nil.	Bureau de poste, Montréal, appareils de chauffage.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,700. Cédule 47,750, 21 oct. 1874. La plus basse acceptée.
441	Bowman et Le Lachend. No. 4,514. 16 déc. 1874.	1,528	1,528	....	Nil.	Maison de douane, St. Jean, N.B Installation des bureaux au 2e étage à l'extremité nord.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,980. Cédule 45,779, 5 nov. 1874. La plus basse acceptée.
						Edifices publics, Ottawa.	
42	E. S. Perkins. No. 4,331. 27 mars 1874.	720	720	....	Nil.	Crête de la bibliothèque des édifices du Parlement.	Deux offres reçues au même taux de 9c. par lb., savoir: de E. S. Perkins et de McFarland. Soumission de Perkins, No. 40,204, 27 mars 1874, acceptée sur recommandation de Mr. Bowes. Voir No. 39,731, 30 mars 1874.
443	Goldie et McCullough. No. 4,439. July 31, 1874.	7,500	7,500	....	Nil.	Construire quatre chaudières en forme de locomotive, pour les édifices du Parlement.	Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $12,800; cédule 43,178, 27 juillet 1874. La seconde des plus basses acceptée.

							O.C. 43,699, 11 août 1874. Deuxième plus basse, McEwen et Fils, pour deux bouilloires seulem., à $1,500 chaque, au lieu de quatre.
444	Alex. Fleck. No. 4434. 4 août 1874.	1,863	1,863	....	Nil.	Faire un escalier en fer, bloc Est.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,975. Cédule 42,952, 27 juillet 1874. La plus basse acceptée.
445	E. G. Laverdure. No. 4,425. 10 août 1874.	1,722	....	2,089	367	Couvrir une partie de la toiture, bloc Est.	Six soumissions reçues; cédule 41,762, 11 juin 1874. Deuxième plus basse, acceptée; O.C. 42,629, 14 juillet 1874. La plus basse, Mason et Cie., $1,722, retirée, No. 41,891, 15 juin 1874.
446	David Harrow. No. 4,437. 21 août 1874.	4,990	4,990	....	Nil.	Compléter les murs d'enceinte autour des édifices publics.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,200. Cédule 43,619, 20 août 1874. La plus basse acceptée.
447	Barnabas Gibson. No 4,465. 2 septembre 1874.	37,682	37,682	....	Nil.	Creuser et remplir les drains, terrains publics.	Travaux censés en sus du premier contrat de Gibson pour nivellement des terrains publics. Voir No. 43,938. Autorisé dans le No. 43,595, 19 août 1874.
448	Frs. Clemow. No. 4,436. 16 septembre 1874.	3,250	3,250	....	Nil.	Fournir 400 tonnes de charbon à grille aux édifices publics.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,530. Cédule 43,233, 1er août 1874. La plus basse acceptée.
449	John Heney. No. 4,482. 20 octobre 1874.	19,271	....	21,057	1,786	Fournir le bois de chauffage aux édifices publics.	Neuf soumissions reçues, la plus haute étant pour $6.37 par corde, la moyenne du prix soumissionné pour le bois franc et mêlé. Cédule 45,272, 23 octobre 1874. Cinquième plus basse, acceptée. O.C. 45,680. *Moyenne du prix demandé p. bois franc et mêlé.* La plus basse, H. Kirby, $5.12½ par corde; retirée par le No. 45,274, 7 octobre 1874. Deuxième plus basse, Jas. McBrien, $5.25 par corde, n'a pu donner de garantie; voir O.C. 45,680. Troisième plus basse, John Finley, $5.38 par corde; retirée par le No. 45,275, 7 octobre 1874. Quatrième plus basse, Robt. Graham, $5.47½ par corde; retirée par le No. 45,276, 7 octobre 1874.
450	James Heavy. No. 4,493. 24 octobre 1874.	615	615	....	Nil.	Enlever la neige des édifices publics et terrains, pour l'hiver de 1874-75.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant $1,250. Cédule 46,263, 26 novembre 1874.
451	B. Gibson. No. 4,481. 28 octobre 1874.	2,768	2,768	....	Nil.	Creuser des fossés pour tuyaux à l'eau, Rideau Hall.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,399. Cédule 46,274, 26 novembre 1874. La plus basse acceptée.
	A reporter...............	28,374,115	7,660,308	23,795,263	3,081,456		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
	Report......	28,374,115	7,660,306	23,795,263	3,081,456		
						Edifices Publics, Ottawa.	
452	John et Wm. McAdam. No. 4,497. 11 nov. 1874.	260	....	650	390	Enlever la neige, Rideau Hall, 1874-75.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,450 ; voir cédule 46,286, 26 nov. 1874. La plus basse acceptée ; O.C. 45,747, 6 nov. 1874. La plus basse, O. D. Archambault, $260 ; bien plus basse que la valeur de l'ouvrage. Deuxième plus basse, N. St. Denis, $275 ; bien plus basse que la valeur de l'ouvrage. Troisième plus basse, H. Y. Reed et Cie., $600 ; non acceptable.
453	John Lyons. No. 4,499. 15 décembre 1874.	1,300	....	1,500	200	Construire des bureaux temporaires en arrière du bloc Ouest, pour l'ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,100. Cédule 46,363, 2 novembre 1874. Deuxième plus basse, acceptée ; O. C. 45,744, 6 novembre 1874. La plus basse, S. Bingham, $1,300 ; retirée.
						Havres et Jetées.	
454	John S. Tolton, avec la Corporation du Township de St. Vincent. No. 4369. 30 30 mars 1874.	20,297	20,297	....	Nil.	Travaux du havre de Meaford. Prolongation de la jetée 160 pds. jusqu'à 13 pieds d'eau, et un prolongement de l'aile, 200 pds. de long, sur le côté est ; aussi enlever les cailloux et dragage. L'évaluation de l'ingénieur pour la valeur totale de l'ouvrage, $25,000 ; les trois cinquièmes payables par le gouvernement et les deux cinquièmes par le conseil municipal de St. Vincent.	Les autorités locales de Meaford sont autorisées par O.C. No. 34,615 de compléter les ameliorations du havre, suivant les plans et devis approuvés, et une somme s'élevant à $15,000 mise à leur disposition, à la condition qu'elles paieront deux-cinquièmes des devis estimatifs attestés par l'ingénieur du département. Voir No. 22,260, 11 octobre 1873, du secrétaire des Travaux Publics à C. R. Ling, Reeve et Cie., du Township de St. Vincent, comprenant copie de l'O.C. No. 34,615 et 34,461, avec carte préparée par l'ingénieur.

455	J. Ross et J. McKay. No. 4,319. 10 avril 1874.	78,208	78,208	....	Nil.	Ingonish-Sud, Cap-Breton, N.-E. Caisson et dragage à l'entrée du havre de refuge, à 15 pieds d'eau aux plus basses marées. La jetée devant être d'environ 700 pieds de long, et le chenal d'environ 200 pieds de large. Evaluation de l'ingénieur, No. 22,969, 15 mai 1872, $85,000.	Deuxième demande de soumissions. Entreprise donnée à MM. Ross et McKay au prix originaire, à la demande de F. W. McKenzie, le premier soumissionnaire. Voir sa lettre No.39,404, 7 mars 1874 ; aussi son contrat No. 4,125, 22 juillet 1873. Montant du contrat, $78,208.
[illegible]	David Moore et Cie. No. 4,312. 15 avril 1874.	182,630	....	212,540	29,910	Havre de Goderich, lac Huron. Détourner le chenal de la rivière Maitland ; construire un bassin sur le côté nord du havre ; réparer la brèche dans la jetée sud ; approfondir et agrandir le havre entre le nouveau bassin et celui existant à une distance de 10 acres et à 15 pieds au-dessous du niveau du lac en 1868, lequel était 5¼ pieds au-dessous du haut des piliers qui supportent l'élévateur du chemin de fer le Grand Tronc ; les accommodations additionnelles au havre, y compris l'espace actuel, devant être d'au moins 20 acres ou plus, s'il est requis. La municipalité devant fournir $20,000 pour changer le bassin de place.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $301,183 ; cédule 38,863, 25 fév. 1874. Quatrième plus basse acceptée, $212,540 ; O.C. 39,201, 7 mars 1874. Plus basse, J. S. Tolton, $182,630. Au sujet de cette soumission, John Page, écr., ingénieur en chef des Travaux Publics a fait rapport dans le No. 65,167, 16 fév. 1877 :—1o. Qu'en examinant la liste des soumissions, après qu'elles furent ouvertes, il s'aperçut que le nom de Wm. Sutton, shérif, Walkerton, l'une des cautions pour ce soumissionnaire, était aussi mentionné comme caution pour MM. Harvey et Korman, concernés dans le contrat pour la nouvelle entrée du chenal, etc., à Goderich, qui leur avait été adjugé en 1871-72 ; il apprît, néanmoins, de cette maison, que M. Sutton était en quelque sorte un associé, et qu'il lui donnait tant de trouble, qu'elle a été obligée d'acheter ses parts, afin de faire les choses d'une manière satisfaisante. 2o. Que l'on regardait la soumission de John S. Tolton à cette époque comme étant tellement basse qu'on a dû s'assurer s'il était habitué à ce genre d'ouvrage, mais nous n'avons pu obtenir aucune information. L'autre caution offerte était Henry Tolton, cultivateur d'Emarosa, et à en juger par la soumission (qui parait être de l'écriture de M. Sutton) on a craint que M. Tolton n'eût pas non plus d'expérience dans ce genre d'ouvrage, vu qu'il est cultivateur. Il (M. Page) dit alors que ce serait une injustice de lui confier l'exécution de tel ouvrage, car il en résulterait non seulement une perte pour le gouvernement, mais aussi que cela ruinerait M. Tolton. 2e. plus basse, Geo. Neilson, $200,375. Troisième plus
	A reporter...............	28,656,500	7,758,513	24,009,953	3,111,966		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
	Report...............	$ 28,656,500	$ 7,758,513	$ 24,009,953	$ 3,111,966	*Havres et jetées*—Suite.	basse, W. H. Ellis, $212,155; acceptée en premier lieu par O.C. No. 38,891, 23 fév. 1874, parce qu'il était dans une position de pouvoir exécuter l'ouvrage avec satisfaction, les cautions étant bonnes et solvables; mais M. Ellis ayant quitté le pays, le contrat a été donné au plus bas soumissionnaire suivant, qui est le présent entrepreneur.
457	P. S. McLaren. No. 4,383. 2 juillet 1874.	1,975	1,975	....	Nil.	Havre d'Inverhuron, lac Huron. Fournir du bois de service pour réparer le quai, environ 540 pieds de longueur. Evaluation de l'ingénieur, $5,000.	Dépense de $5,000 autorisée par O. C. No. 41,473, 29 juin 1874. Ouvrage fait à la journée. Le contrat pour le bois de service a été adjugé à P. McLaren, tel que recommandé par le surintendant Lundie, aux mêmes taux que celui de Geo. Buckpit, le premier à qui le contrat avait été offert, mais qui avait retiré sa soumission. Voir télégramme 41,530. Montant du contrat $1,975.
458	Cornelius Daly. No. 4,438. 7 août 1874.	5,792	5,792	....	Nil.	Havre de Picton, lac Ontario. Dragage pour vaisseaux tirant 9 pieds d'eau. $75 par jour si la vase est déposée à 1½ mille de la Pointe Brick Kiln, en dehors du havre; $50 si elle l'est dans des caissons ou sur les chemins. Evaluation de l'ingénieur, No. 40,777, 30 mai 1874, $6,000.	Arrangements faits avec la corporation de Picton pour que l'ouvrage soit exécuté sous la direction de M. Kingsford, des précautions ayant été prises afin de s'assurer de la valeur de l'ouvrage avant que des paiements soient faits, tel qu'autorisé par le ministre. Voir rapport de l'ingénieur No. 40,777, 30 avril 1874. Contrat adjugé par la corporation de la ville de Picton à Conelius Daly. Montant de l'appropriation, $6,000.

459	Cie. du chemin de fer de Toronto, Grey Bruce, No. 4,449. 12 août 1874.	2,656	2,656	....	Nil.	Owen Sound, Baie Georgienne, améliorations. Dragage d'un chenal de 109 à 150 pieds de large, du quai au pied de la rue Peel, et à une profondeur de 10 pieds.	$10,000 de gratification accordées par O.C. 43,712, 10 août 1874, à condition que la compagnie du chemin de fer émettra des débentures pour un montant égal et exécutera les travaux projetés tels que sur les plans fournis par le département et à la satisfaction de l'ingénieur du gouvernement.
460	Row et Koyl. Le gouvernement payant les deux tiers. No. 4,374. 16 sept. 1874.	74,820	....	87,286	12,466	Havre de Cobourg, lac Ontario. Construire une jetée de 1,550 pieds de long et 30 de large, de 800 pieds dans 12½ à 21½ pieds d'eau. Evaluation de l'ingénieur, $90,000. Payé par le gouvernement, $60,000; payé par la ville de Cobourg $30,000.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $137,050; cédule 36,557, nov. 1873. La deuxième plus basse acceptée, les plus bas soumissionnaires n'ayant pu continuer les travaux. O.C. 41,437, 28 mai 1874. La plus basse, Baker et Sutton, $74,820; le contrat fut résilié par O.C. 41,440, 28 mai 1874, faute de leur négligence à continuer les travaux.
461	Cornelius Daly. No. 4,447. 22 octobre 1874.	2,831	2,831	....	Nil.	Shannonville, rivière au Saumon, lac Ontario. Dragage de l'entrée à une profondeur de 7 pieds d'eau. Evaluation de l'ingénieur, $3,000.	Trois soumissions reçues. La plus basse acceptée à $75 par jour, sur la recommandation de l'ingénieur controleur dans le No. 44,561 28 septembre 1874.
462	John Duffy et Cie. No. 4,475 31 octobre 1874.	224,940	224,940	....	Nil.	St. Jean, N.B. Construire un brise-lames de 2,250 pieds de long au sud de la Pointe au Nègre à travers le chenal ouest jusqu'à 1,000 pieds de l'île à la Perdrix. Evaluation de l'ingénieur, No. 39,082, 4 mars 1874, $220,000.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $408,538: cédule 46,339, 26 nov. 1874. La plus basse acceptée.
463	C. W. Moberly. No. 4,468. 4 déc. 1874.	18,567	18,567	....	Nil.	Havre de Port Hope, lac Ontario. Prolongement des jetées et dragage à une profondeur de 13 pieds d'eau. La jetée est devant avoir 120 pieds de long sur 40 de large; prolongement de la jetée ouest d'une longueur de 150 pieds sur 30 de large. Evaluation de l'ingénieur, $20,000.	Dépense autorisée par O.C. 41,467, 29 mai 1874, pour $20,000. Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $27,434; cédule 46,927, 17 déc. 1874. Plus basse acceptée.
	A reporter...............	28,988,081	8,015,274	24,097,239	3,124,432		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report...............	28,988,081	8,015,274	24,097,239	3,124,432	*Havres et jetées.*—Suite.	
464	G. et H. McKay. No. 4,507. 16 décembre 1874.	3,800	3,800	....	Nil.	New London, Ile du Prince-Edouard. Construire un brise-lames en fascines, s'etendant 650 pieds au nord-ouest de la partie nord des vieux travaux vers le phare extérieur, et réparer les travaux existants à l'entrée du havre.	Dépense autorisée par O.C. 42,624, 17 juin 1874, pour $4,000. Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,500; cédule 45,925, 9 nov. 1874. Plus basse acceptée.
465	J. S. McEwen. No. 4,521. 24 décembre 1874.	50,690	50,690	....	Nil.	Havre de Bayfield, lac Huron. Elargissement de la jetée nord de 50 pieds, un bras au sud-ouest de 200 pieds de long. La jetée sud à être reconstruite sur une longueur totale de 641 pds. Les caissons devront être de 30 pieds de large. Le dragage du havre d'une profondeur de 9 pieds, qui sera augmentée jusq. 11 pieds à l'extrém. extérieure.	Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $71,091 ; cédule 47,770, 2 déc. 1874. La plus basse acceptée.
466	T. McManus et fils. No. 4,518. 28 déc. 1874.	9,000	....	19,339	10,339	Havre de Richibouctou, N.B. Prolongement du brise-lames en pilotis, maintenant de 320 pieds de long, 880 pieds de plus. Evaluat. de l'ing. No. 24,621, 29 juillet 1872, pour ou-	Dépense autorisée par O.C. 42,477, 30 mai 1874, pour $20,000. Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $52,500 ; cédule 45,935, 9 novembre 1874. La deuxième plus basse acceptée. La plus basse, Water et Easty, $9,099, beaucoup plus basse que

						vrage quand il sera terminé, pour une longueur totale de 150 pieds, $75,000.	la valeur de l'ouvrage. Aucun rapport au Conseil ne fut fait, se rapportant à l'ouvrage qui indiquât que McManus et Fils fussent considérés comme les plus bas soumissionnaires, la soumission faite par Water et Eaty étant de moitié moindre que celle de T. McManus et Fils.
467	W. Warren........................	1,819	1,819	....	Nil.	Achèvement de la jetée de Chicoutimi. Evaluation de l'ingénieur, No. 42,555, 4 juillet 1874, $1,865.	Dépense autorisée by O.C. 43,121, 28 mai 1874. Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,052. La plus basse acceptée, No. 42,582, 30 juin 1874. Deuxième plus basse, H. Dufour, $2,052, No. 42,581, 2 juin 1874. (Pour les détails concernant les travaux, voir la feuille pour 1873.)
						Glissoires et estacades.	
468	Wm. Thomson. No. 4,307. 7 février 1874.	1,496	1,496	....	Nil.	Réparations à la glissoire, station de la Montagne, travaux de l'Outaouais.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,263; cédule 38,534, 11 février 1874. La plus basse acceptée.
469	J. West et Wm. O'Connor. No. 4,306. 13 février 1874.	2,384	2,384	....	Nil.	Réparations à la rivière Madawaska, depuis son embouchure jusqu'à la glissoire des rapides du Chêne, travaux de l'Outaouais.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,653; cédule 38,544, 11 février 1874. La plus basse acceptée.
470	J. West et Wm. O'Connor. No. 4,305. 13 février 1874.	2,129	2,129	....		Réparations à l'embouchure de la rivière Petawawa (en bas). Construire deux jetées et une estacade. Travaux de l'Outaouais.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,399; cédule 38,541, 11 février 1874. La plus basse acceptée.
471	John Harvey. No. 4,304. February 17, 1874.	5,177	....	6,655	1,478	Réparations sur la rivière Petawawa, en haut, de son embouchure aux rapides du Long Sault, travaux de l'Outaouais.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,655; cédule 38,537, 11 février 1874. La deuxième plus basse acceptée, tel que recommandé par M. Merrill. La plus basse, West et O'Connor, $5,177; refusèrent de signer le contrat. Voir 38,220, 5 février 1874.
472	Robert Stanley. No. 4,466. 25 septembre 1874.	2,321	2,321	....	Nil.	Réparer et renforcer deux piliers d'estacade, rivière des Prairies.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,980; cédule 47,787, 16 septembre 1874.
	A reporter......	29,066,897	8,079,913	24,123,233	3,136,249		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Glissoires et estacades.*	
	Report	29,066,897	8,079,913	24,123,233	3,136,249		
473	Wm. Richards. No. 4,471. 24 oct. 1874.	7,000	7,000	....	Nil.	Réparations, etc., aux glissoires supérieures et inférieures, station Des Joachims. Travaux de l'Outaouais.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $95,000. Cédule 46,300, 26 nov. 1874. La plus basse acceptée.
474	O. Z. Hamel. No. 4,606. 24 oct. 1874.	8,049	....	9,736	1,687	Construire une digue aux chutes des Grandes Piles, rivière St. Maurice. Estimation de l'ingénieur, $8,824.	Neuf soumissions ont été reçues pour ces travaux, qui sont en sus de ceux compris dans le contrat No. 3,567, adjugé à O. Z. Hamel, le plus bas soumissionnaire; cédule 36,270, 7 nov. 1873. La plus basse soumission acceptée. Afin d'éviter des retards et des arbitrages sur les réclamations qui sont survenues en ce qui concerne le premier contrat de M. Hamel, ces travaux add. lui ont été de nouv. adjugés aux taux de l'ancienne cédule, contenue dans le No. 3,567, 9 sept. 1872, comme forte. recom. par M. Symmes, surint. des travaux du St. Maurice. La plus basse soum. Jos. Samson s'él. à $8,049, et la plus haute à $12,537.
475	John Proudfoot. No. 4,467. 18 déc. 1874.	5,966	5,966	....	Nil.	Reconstruire une glissoire et tête de glissoire, réparer les digues, estacades et jetées, au Portage-du-Fort, rivière Outaouais.	Vingt et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $15,402. Cédule 46,324, 26 nov. 1874. La plus basse acceptée.
476	James Murphy. No. 4,308. 18 fév. 1874.	15,863	....	16,550	687	Construire une estacade, un pilier d'amarrage, quatre piliers d'ancrage, agrandir le pilier supér. d'amarrage, ¾ de mille en haut de la rivière Gatineau.	Dépense autorisée par O.C. 38,587, 7 fév. 1874. Six soumissions reçues pour tout l'ouvrage, la plus haute s'élevant à $19,415; cédule 38,556, 11 fév. 1874. Troisième plus basse acceptée. La plus basse, W. Palen, $15,863;

							cette soumission a été reçue près de deux jours après que les soumissions ont été ouvertes ; voir No. 24,184, 12 mars 1874, F. Braun à W. McKay Wright, en réponse à 38,977, 27 février 1874. Deuxième plus basse, J. Harvey, $16,059 ; pas de raison.
						Chemins et ponts.	
477	W. H. Carpenter et Cie. No. 4,333. 4 mai 1874.	75,000	75,000	....	Nil.	Exploiter la ligne de transport pour passagers et fret, entre la Baie du Tonnerre et Fort-Garry.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $300,000 ; voir Nos. 40,720 à 40,728, 18 avril 1874. Plus basse acceptée ; O.C. 40,636, 27 avril 1874.
478	D. F. Begg. No. 4,859. 8 octobre 1874.	562	562	....	Nil.	Ponter 300 verges de la savane du Caribou, à l'Angle Nord-Ouest, lac des Bois.	Donnée par M. Dawson (voir la lettre de D. M. Grant) ; No. 55,124, 17 novembre 1875, (transmettant le contrat). Montant du contrat, $562.
479	Wm. H. Carpenter et Cie. No. 4,545. 21 oct. 1874.	16,000	16,000	....	Nil.	Prendre soin de l'outillage du gouvernement, etc., sur la route de la Rivière-Rouge.	Arrangement avec le plus bas soumissionnaire pour le transport des passagers, etc., entre la Baie du Tonnerre et Fort-Garry.
480	Daniel Fraser. No. 4,533 29 décembre 1874.	800	800	....	Nil.	Tenir en réparation le chemin Métapédia, une année.	Continuer le contrat avec Daniel Fraser aux mêmes conditons. Voir No 47,095, 26 décembre 1874, et No. 28,386, 29 décembre 1874, à D. Fraser.
481	Bonneville et O'Brien. No. 4,302. 21 février 1874.	8,097	8,097	....	Nil.	Rivière Richelieu — construire sept piliers et estacades en amont du pont de Belœil, sur deux lignes, pour former et faire une entrée au chenal sous le pont.	Dépense autorisée par O.C.31,297,30 mai 1873. Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $25,295. Plus basse acceptée. Cédule 38,169, 3 février 1874.
						Amélioration des rivières.	
482	John Heney. No. 4,469. 12 octobre 1874.	4,059	4,059	....	Nil.	Continuer le dragage sur le côté nord de la rivière Gatineau, 850 pieds en remontant le cours d'eau, à partir du point où le dragage était déjà achevé.	Autres travaux en rapport avec le contrat existant, No. 4,223, autorisés par le ministre ; voir No. 41,390, 22 septembre 1874. Sur recommandation de H. Merrill, septembre, travaux de la rivière Ottawa.
483	Martineau et Gingras (avec les commissair. du havre de Québec). No. 4,503. 29 octobre 1874.	18,500	18,500	....	Nil.	Fleuve St. Laurent, près Québec, construire une barge élévateur, 104 pieds de long, 38½ pieds de bau, et 10½ de profondeur, pour repêcher les chaînes et les ancres du fleuve.	Les commissaires du havre de Québec autorisés à dépenser les $25,000 votées par le Parlement pour la construction de cette barge, et requis à fournir une copie du contrat ; voir O.C. 41,578, 1er juin 1874. Montant du contrat, $18,500.
	A reporter..............	29,226,793	8,215,897	24,149,519	3,138,623		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolonial.*	
	Reporter............	29,226,793	8,215,897	24,149,519	3,138,623		
484	A. LePage. No. 66. 1874. arrangement verbal	4,100	4,100	....	Nil.	Gare, Bic, province de Quebec...	Accordé sans concours par C. Schrieber, sous l'autorité du commissaire Erydges.
485	Wm. Hamilton. 6 février 1874.	103,000	103,000	....	Nil.	Deux cents chars-plateforme......	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $116,000. Plus basse, William Hamilton, $103,008, acceptée.
486	Cie. de Chars du Canada. 6 février 1874.	34,400	34,400	....	Nil.	Cent trucks..................	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $41,600. Plus basse, compagnie de chars du Canada, $34,400, acceptée.
487	Manchester Locomotive Works. 6 février 1874.	50,000	50,000	....	Nil.	Cinq locomotives..................	Accordée après communication par C. J. Brydges avec les entrepreneurs.
488	Wm. Stewart. No. 4,330. 18 mai 1874.	24,875	....	27,233	2,358	Richmond, N.E. Remblai pour relier le quai avec les terrains de la station du chemin de fer Intercolonial.	Vingt et une soumissions reçues; cédule 6,677½, R. W. B., 30 déc. 1874. Septième plus basse acceptée, O.C. 6,408, 7 avril 1874. Plus basse, S. D. Oakes—excavation dans la terre, $1.45 par verge cube; excavation dans le roc, 30c. par verge cube. Voir cédule des soumissions, No. $6,277½; au-dessous du coût des travaux, favorablement situés. 2me plus basse, T. McManus et Fils—excavat. dans la terre, 30c. par verge cube; excavat. dans le roc, 89c. par verge cube; au-dessous du coût des travaux. Contrat offert à ces personnes, qui refusèrent de le signer; voir O.C. 6,208, 23 février 1874.

							Troisième plus basse, G. et D. Sutherland—excavation dans la terre, 30c. par verge cube ; excavat. dans le roc, $1.05 par verge cube ; trop basse, considérant toutes les difficultés de l'exécution des travaux. Voir 6,013, rapport de l'ingénieur, 15 janv. 1874. Quatrième plus basse, Alex. Forbes et Cie.—excavation dans la terre, 29c. par verge cube ; excavat. dans le roc, $1.17 par verge cube ; mêmes raisons que les 3e soumission. G. et D. Sutherland. Cinquième plus basse, Frankford Davis—excavation dans la terre, 30c. par verge cube ; excavation dans le roc, $1.29 par verge cube ; cette personne ne possédant pas l'énergie et les ressources suffisantes pour mener les travaux à bonne fin. 6e plus basse, John D. Fraser et Cie.—excavation dans la terre, 30 c. par verge cube ; excavation dans le roc, $1.25 par verge cube ; ces personnes ne possédant pas l'énergie et les ressources pour mener les travaux à bonne fin. Voir Nos. 6,013 et 6,351, division des lettres pour les chemins de fer, de C. Schrieber.
489	Saml. McKean. No. 4,375. 4 mars 1874.	1,090	....	2,065	975	Treillis en bois (embranchement pour la houille) à Sussex, Moncton, Amherst et Shubénacadie.	Huit soumissions reçues pour tous les travaux, la plus haute s'élevant à $3,804 ; cédule 6,784, 11 avril 1874. Aussi, six soumissions reçues pour une partie des travaux. 3e plus basse acceptée ; O.C. 6,858, 29 mai 1874. Plus basse, W. M. Robertson, $1,090 ; inexacte. 3e plus basse, Isaac Logan, $1,188 ; refusé de signer le contrat, lequel lui a été adjugé le premier par O.C. 6,720, 4 mai 1874. Voir télégramme No. 6,834, 20 mai 1874.
490	Warren Taylor. No. 4,346. 20 mars 1874.	4,900	4,900	....	Nil.	Livrer 20,000 liens de ch. de fer en pin, entre Sussex et St. Jean.	Quarante-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,950 ; cédule 5,980, 29 déc. 1873. Plus basse acceptée, No. 5,809, 29 déc. 1873. Voir instructions sur No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janv. 1874.
491	D. W. McLellan. No. 4,347. 20 mars 1874.	7,200	7,200	....	Nil.	Livrer 10,000 traverses d'épinette, 10,000 de pruche et 20,000 de pin, entre Sussex et la Pointe-du-Chêne.	Quarante-six soumiss. reçues, la plus haute s'élevant à $18,150 ; cédule 5,980, 29 déc. 1873. Plus basse acceptée soumission No. 5,942, 29 déc. 1863. Voir instructions sur No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 21 janvier.
	A reporter............	29,456,358	8,419,497	24,178,817	3,141,956		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	*Ch. de fer Intercolonial.*—Suite.	
	Report..........	29,456,358	8,419,497	24,178,817	3,141 956		
492	John A. Brenton. No. 4,339 23 mars 1874.	220	220	....	Nil.	Livrer 800 traverses d'épinette et 200 de pruche, entre Truro et Halifax.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $390; cédule 5,980, 29 décembre 1873. Plus basse acceptée. Soumission No. 5,953, 29 décembre 1873. Voir instructions sur No. 5.730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janv. 1874.
493	Jacob Harvey. No. 4,340. 23 mars 1874.	660	660	....	Nil.	Livrer 2,000 traverses d'épinette et 1,000 de pruche, entre Truro et Halifax.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,150 ; cédule 5,980, 29 déc. 1873. Plus basse acceptée. Soumission No. 5,819, 29 déc. 1873. Voir instructions sur No. 5,730, 22 décembre 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
494	Wm. Kennedy. No. 4,351. 20 mars 1874.	710	710	....	Nil.	Livrer 3,000 traverses d'épinette et 500 de pruche, entre Truro Halifax.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,375. Plus basse acceptée. Soumission No. 5,815, 29 déc. 1873. Voir instructions sur No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
495	J. W. Stevens. No. 4,353. 22 mars 1874.	860	860	....	Nil.	Livrer 2,000 traverses d'épinette et 2,000 de pruche, entre Truro et Halifax.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,500. Plus basse acceptée. Soumission $5,834, 29 déc. 1873. Voir instructions sur No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
496	Wm. Faulkner, fils. No. 4,341. 23 mars 1874.	315	315	....	Nil.	Livrer 1,500 traverses de pruche et d'épinette, entre Halifax et Truro,	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élev. à $562.50. Plus basse acceptée. Soumission 5,807, 29 déc. 1873. Voir instruc-

							tions sur le No. 5,730, 22 déc., 1873, et No. 5,946, 12 janv. 1874.
497	John Ross. No. 4,342. 23 mars 1874.	124	124	....	Nil.	Lvrer 200 traverses d'épinette et 400 de pruche, entre Halifax et Truro.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $220. La plus basse acceptée. Soumission 5,922, 29 déc 1873. Voir instructions sur le No. 5,730, 22 déc. 1873, No. 5,946, 12 janvier 1874.
498	James Burris. No. 4,343. 23 mars 1874.	116	116	....	Nil.	Livrer 100 traverses d'épinette, 200 de pin et 200 de genévrier, entre Truro et Halifax.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $219.50. La plus basse acceptée. Soumission 5,927, 29 déc. 1873. Voir instructions sur le No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
499	Jacob Dowell. No. 4,350. 23 mars 1874.	216	216	....	Nil.	Livrer 400 traverses d'épinette et 700 de pruche, entre Truro et Halifax.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $405. La plus basse acceptée. Soumission 5,873, 22 déc. 1873. Voir instructions sur le No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
500	Wm. Etter. No. 4,344. 23 mars 1874.	2,640	2,640	....	Nil.	Livrer 6,000 traverses d'épinette et 6,000 de pruche, entre la jonction de Windsor et Windsor.	Dix-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,480. La plus basse acceptée. Soumission 5,792, 29 déc. 1873. Voir instructions sur le No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874
501	Leblanc et White. No. 4,345. 23 mars 1874.	1,730	1,730	....	Nil.	Livrer 3,500 traverses d'épinette, 2,000 de pruche et 1,000 de pin, entre Dorchester et la jonction de Painsec.	Quarante soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,185. La plus basse acceptée. Soumission 5,917, 29 déc. 1873. Voir instructions sur le No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
502	Thos. Parker. No. 4,348. 24 mars 1874.	1,730	1,730	....	Nil.	Livrer 2,000 traverses d'épinette, 2,000 de pruche, 1,000 de pin et et 2,000 de genévrier, entre Halifax et Truro.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,850. La plus basse acceptée. Soumission 5,899, 29 déc. 1873. Voir instructions sur le No. 5,730, 22 déc. 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
503	G. W. Walker. No. 4,352. 24 mars 1874.	230	230	....	Nil.	Livrer 200 traverses dépinette, 400 de pruche, 200 de pin et 200 de genévrier, entre Halifax et Truro.	Soixante et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $400. La plus basse acceptée. Soumission No. 5,828, 29 déc. 1873. Voir instructions sur le No. 5,946, 12 janvier 1874.
	A reporter...............	29,465,909	8,429,348	24,178,817	3,141,956		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
	Report..................	29,465,909	8,429,048	24,178,817	3,141,956	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
504	D. D. Buchanan. No. 4,349. 8 avril 1874.	4,000	4,000	....	Nil.	Livrer 20,000 traverses d'épinette entre Truro et Pictou.	Cinquante-quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,000. La plus basse soumission No. 5,814, acceptée ; 29, déc. 1873. Voir instructions sur le No. 5,730, 22 déc., 1873, et No. 5,946, 12 janvier 1874.
505	Thos. Currie. No. 4,317. 7 avril 1874.	4,639	....	5,210	571	Construire un entrepôt de douane à la gare de St. Jean, sur le chemin de fer Intercolonial.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $16,246. Cédule 6,195, 4 février 1874. Troisième plus basse, acceptée, $5,210 ; O.C. 39,151, 4 mars 1874 ; déduction de $600 faite par l'entrepreneur à la condition d'être relevé de la confection du nouveau chemin, ce qui fut fait sur la recommandation de C. Schreiber, écr. (voir No. 6,436, 26 mars 1874), et le montant du contrat fut alors réduit à $4,610. Plus basse, Andrew Myles, $4,243 ; irrégulière ; voir cédule 6,195. Deuxième plus basse, Wm. M. Robertson, $4,639 ; rien n'a été appris à l'égard de ce soumissionnaire et comme il était nécessaire d'en finir avec ces travaux, l'autre suivante a été acceptée ; voir O.C. 39,151, 4 mars et R. au C. 3,581, 2 mars 1874, et O.C. 31 mars 1874. No. 6367.

506	J. E. Martineau. 10 avril 1874.	23,985	23,985	....	Nil.	Trois cents tonneaux de carvelles pour le chemin de fer Intercolonial.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $30,000. La plus basse acceptée.
507	Ryan et Booth. No. 65. 14 avril 1874.	61,566	....	80,199	18,633	Posage des lisses et ballastage sur les sections 20, 21, 22 et 23; en tout environ 72½ milles.	Trente-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $247,889. Neuvième plus basse, Ryan et Booth, $80,199, acceptée. La plus basse, J. P. Larrivé et Cie., $61,566; aucune raison. 2e plus basse, A. LePage...$61,566 do 3e do Germain Langis 66,724 do 4e do G. Dixon.......... 66,724 do 5e do Alex. McLean... 72,988 do 6e do Alf. LeBel......... 72,988 do 7e do W. Wilson et Cie 73,403 do 8e do J. M. Pitblado.... 78,486 do Un tiers de l'ouvrage avait d'abord été adjugé à P. Purcell, qu'il a abandonné.
50	Jas. E. Scott et Cie. No. 4,452. 12 mai 1874.	320	....	352	32	Construire une clôture entre Shubenacadie et Stewiacke. Clôture en perches, 55c. par perche.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à 75. par verge, à $488. La troisième plus basse, acceptée. La plus basse, Ben. Donnell, à 50c., $320. Deuxième plus basse, R. Moore, à 53c., $339.20.
509	Thos. Lindsay, fils. No. 4,453. 14 mai 1874.	384	....	480	96	Construire une clôture entre Stewiacke et Brookfield. Clôture en perches, 50c. par perche.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à 75c. par perche, à $720. La deuxième plus basse, acceptée. La plus basse, J. W. Stevens, à 40c., s'élevant à $384.
510	R. Christie. No. 4,457. 15 mai 1874.	686	686	....	Nil.	Construire une clôture entre Truro et Pictou. Clôture en planches, $1 par perche; clôture en perches, 60c. par perche.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant, à $1.75, clôture en planches, à $; clôture en perches, à $1.60, à $. La plus basse acceptée.
511	Geo. Christie. No. 4,454...	724	724	....	Nil.	Construire une clôture entre Truro et Riversdale. Clôture en perches, 50c. par perche.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1.10 par perche, à $1,449.80. La plus basse acceptée.
	A reporter............	29,562,213	8 458,443	24,265,058	3,161,288		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
	Report..............	29,5C2,213	8,858,443	24,265,058	3,161,288		
						Chemin de fer Intercolonial.—Suite.	
512	A. MacDonell. No. 4,456. 18 mai 1874.	1,203	1,203	....	Nil.	Const. une clôture entre la jonction de Windsor et Elmsdale. (Clôture en perches, 47 cents par perche.)	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant, à 95 cents par perche, à $2,432.40. La plus basse acceptée.
513	A. Forbes et T. McLeod. No. 4,458. 19 mai 1874...	603	....	804	201	Const. une clôture entre Elmsdale et Milford. (Clôture en perches, 60 cents par perche.)	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1.01 par perche, à $1,353.40. La cinquième plus basse, acceptée. La plus basse, Archy McDonald, à 45 cts., s'élevant à $603; 2e plus basse, Allan McDonald, à 47 cts., s'élevant à $629; 3e plus basse, Ben. Donnell, à 50 cts., s'élevant à $670; 4e plus basse, Henry Donaldson, à 50 cts., s'élevant à $670.
514	A. Forbes et T. McLeod. No. 4,459. 23 mai 1874...	3,128	....	3,454	326	Const. une clôture entre la jonction de Windsor et Brookfield, et entre Milford et Schubenacadie. (Clôture en planches, $1.10 par perche; clôture en perches, 60 cents par perche.)	Dix-neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant, à $1.75, clôture en planches, $1.11, clôture en perches, a $———. La troisième plus basse, acceptée. La plus basse, Ben. Donnell, à $1 pour planches et 50c. pour perches, $3,128. Deuxième plus basse, Archy McDonald, à $1.14 pour planches et 45c. pour perches, $3,436.

515	John C. Archibald. No. 4,407. 25 mai 1874.	30	30	....	Nil.	Fournir 600 perches de clôture en sapin, livrées entre Valley et Union, à 5 cents.	Deux soumissions reçues, la plus élevée, à 5cts. chaque, $30. La plus basse acceptée.
516	A. Forbes et T. McLeod. No. 4,408. 25 mai 1874.	495	495	....	Nil.	Fournir 2,000 poteaux à 6 cents, et 7 500 perches à 5 cents, livrés entre Wellington et Pictou.	Vingt et une soumissions reçues, la plus élevée, poteaux à 20½ cents et perches à 10 cents, $1,160. La plus basse acceptée.
517	R. J. Thingley..................	40	40	....	Nil.	Fournir 1,000 perches, à 4 cents, livrées entre Riversdale et West River.	Quatre soumissions reçues, la plus élevée, à 5½ cts. chaque, $55. La plus basse acceptée.
518	L. Donaldson. No. 4,410. 26 mai 1874.	15	15	....	Nil.	Fournir 250 perches mêlées, livrées à Enfield, à 6 cents.	Trois soumissions reçues, la plus élevée, à 10 cents chaque, $25. La plus basse acceptée.
519	C. D. Fillmore. No. 4,413. 26 mai 1874.	84	....	95	11	Fournir 2,100 perches mêlées, à 4½ cents, livrées entre Thompson et Oxford.	Cinq soumissions reçues, la plus élevée, à 7½ cents chaque, $157.50. La seconde plus basse acceptée. La plus basse, Forbes et McLeod, à 4 cents, s'élevant à $84; refusèrent d'accepter pour une petite quantité.
520	H. L. Ferguson. No. 4,409. 28 mai 1874.	1,080	....	1,330	250	Fournir 17,000 perches, à 5 cents, et 8,000 perches à 6 cents, livrées entre Truro et Painsec.	Onze soumissions reçues, la plus élevée à 6½ cents et 7 cents, $1,665. La seconde plus basse acceptée. La plus basse, J. Fitzsimmons, à 4 cents et 5 cents, $1,080; refusa d'accepter le contrat.
521	J. Gordon. No. 4444. 4 juin 1874.	40	....	50	10	Fournir 1,000 perches, à 5 cents, livrées à Gordon's Summit.	Huit soumissions reçues, la plus élevée, $60. La troisième plus basse, acceptée. La plus basse R. J. Thingley, à 4 cts., $40. La seconde plus basse, Ben. Langill, à 4½ cts., $45.
522	A. Forbes et J Hamilton. No. 4,455. 7 août 1874.	961	....	988	27	Construire une clôture entre Port du Chêne et St. Jean : clôture de perches, 60 cts par perche ; clôture en planches, $1.10 par perche. Sussex à St. Jean——. Port du Chêne à Sussex, $1.05.	Le contrat en premier lieu donné à Arch. McKay, le plus bas soumission., savoir : 75cts. par perche pour clôture de perches, et 98 cts. pour clôture en planches, a été transféré par M. Carvell au plus bas soumissionnaire suivant, vu la négligence que les premiers entrepreneurs apportaient à faire l'ouvrage ; voir No. 6,941, 17 juin 1874.
	A reporter..	29,569,892	8,460,226	24,271,779	3,162,113		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Ch. de fer Intercolonial.*—Suite	
	Report....................	29,569,892	8,460,226	24,271,779	3,162,113		
523	Duncan McDonald. No. 58. 28 août 1874.	35,604	....	49,149	13,542	Posage des lisses et ballastage sur les sections 10, 16 et 20—en tout, 45 milles—Province du Nouveau-Brunswick.	Trente et une soumissions reçues, la plus élevée, $134,680.61. La septième plus basse Duncan McDonald, $49,146, acceptée. La plus basse, J. P. Larrivée et Cie., $35,604; aucune raison. La seconde plus basse, A. Lepage, $35,699; pas de raison. La troisième plus basse, G. Dixon, $38,108; pas de raison. La quatrième plus basse, Germain Langis, $39,115; pas de raison. La cinquième plus basse, Alex. McLean, $41,183; pas de raison. Les commissaires recommandèrent que la soumission de Duncan McDonald fut acceptée.
524	Wm. Corbett. No. 4,464. 2 septembre 1874.	2,400	2,400	....	Nil.	Construire deux hangars à fret, un à la station de Brookfield, et l'autre à la station Apohaqui.	Douze soumissions reçues pour le hangar à fret de Brookfield; la plus élevée, $1,975. Treize soumissions reçues pour le hangar à fret d'Apohaqui; la plus élevée, $2,200; No. 7,334, 28 août 1874. La plus basse acceptée.
525	Angus Barclay et Cie. No. 4,479. 10 sept. 1874.	1,640	1,640	....	Nil.	Construire une remise à wagons à Truro.	Neuf soumissions reçues; la plus élevée, $2.980; No. 7,334, 28 août 1874. La plus basse acceptée,

526	Sam. McKean. No. 4,848. 16 sept. 1874.	178,302	178,302	....	Nil.	Remblais et maçonnerie, de Richmond à Halifax.	Douze soumissions reçues; cédule 7,216, 8 août 1874. La plus basse acceptée.
527	McCarron et Cameron. No. 73. Oct. 28, 1874.	41,349	41,349	....	Nil.	Posage des lisses et ballastage sur les sections 13, 14, 17 et partie de 18—environ 73 milles.	Quarante-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $128,471. La plus basse, McCarron et Cameron, $41,349, acceptée.
528	Geo. J. Grant. No. 4,505. 6 nov. 1874.	987	987	....	Nil.	Construire une gare pour les passagers à Bedford, N.E.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,900; cédule 7,550, 21 oct. 1874. La plus basse acceptée.
529	Geo. J. Grant. No. 4,506. 6 nov. 1874.	3,011	....	3,268	257	Construire des gares pour les passagers, une à Stellarton, pour $1,648, et une à Shubénacadie, pour $1,620.	Six soumissions reçues pour la gare de Shubénacadie, la plus haute s'élevant à $2,300, et six pour Stellarton, la plus haute s'élevant à $2,200; cédule 7,550, 21 oct. 1874. La deuxième plus basse pour les deux gares, acceptée. La plus basse, John Fielding, $3,011; refusa d'accepter. Shubénacadie.......... ....$1,496 Stellarton .... 1,515 3,011 Les soumissions de M. Jorah, A. Monro et Cie., et Barclay, reçues trop tard.
						Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.	
530	Cie. de Télégraphe Anglo-Americain.	6,528	6,528	....	Nil.	Posage d'une ligne télégraphique entre Charlottetown et Summerside.	Evaluation, 204 milles à $60=$12,240. Proportion à payer par la C. T. A. A.............................. $5,712 Proportion à payer par le gouvernement................. 6,528 ———$12,240 La Cie. de Télégraphe A. A. pourra poser des fils supplémentaires aux poteaux à ses dépens. La Cie. A.A. devra maintenir la ligne en bon état. M. Swynyard fait rapport, 2 sept. 1874, No. 7,351, que la Cie A.A. demande d'amender la clause relative aux dépêches télégraphiques de Charlottetown: que les messages gratuits de l'île à la terre ferme soient limités à soixante et quinze mots par jour. Il croit cela raisonnable. Approuvé par O.C.
	A reporter	29,839,713	8,691,432	24,324,193	3,175,912		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Canadien du Pacifique.*	
	Report.....	29,839,713	8,691,432	24,324,191	3,175,912		
531	Jos. Whitehead (5e). No. 4,441. 31 août 1874.	190,909	....	200,000	9,091	Niveler et former la chaussée de l'embranchement de Pembina, à 22c. par verge cube.	Vingt et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $536,363, à 59c. par verge; cédule 7,999, 29 janvier 1875. La deuxième plus basse acceptée. La plus basse, C. Peach, $190,909, à 21c. par verge cube; n'a pu fournir les cautions requises quand il en fut demandé. O.C. No. 7,363, 7 sept. 1874.
532	Sifton, Glass et Cie. No. 4,483. 17 oct. 1874.	38,750	....	107,850	69,100	Construire 250 milles de ligne de télégraphe, de Fort-Garry à Livingston, vis-à-vis Fort Pelly, $492 dans les bois, etc., $189 à travers les prairies, par mille, entretien, $16 par mille par année pour faire fonctionner avec bénéfices.	Quinze soumissions reçues de différentes formules; cédule 7,244½, 12 août 1874. La 4e plus basse acceptée, suivant la classification de M. Fleming. Voir la lettre de S. Fleming à F. Braun, en date du 10 août 1874, incluse dans le No. 7,244½. La plus basse, R. Fuller, Winnipeg, $38,750; le contrat a été premièrement adjugé à cette personne, à condition qu'elle devait obtenir d'une banque un certificat de dépôt de $10,000 au crédit du M. des T. P. comme caution. Voir tél. No. 4,084½, T. Trudeau à R. Fuller, daté d'Ottawa, 15 août 1874, laquelle condition fut acceptée par tél. No. 7,242, de R. Fuller à l'hon A. Mackenzie, daté de Fort-Garry, 18 août 1874. Dans l'entrevue avec M. Fleming le 14 sept. 1874, à Ottawa, M. Fuller dit que sa soumission pour cette partie de la ligne entre Fort Garry et Fort Pelly,

sec. No. 1, était basée sur la supposition que la ligne passerait au sud de la Montagne du Dauphin, et presque entièrement à travers la prairie ; que si elle passait au nord de la Montagne du Dauphin, il exigerait $20 par acre pour tous les abattis à faire ce qui ajouterait cinquante ou soixante mille piastres à la somme mentionnée dans la soumission sous considération. M. Fleming informa M. Fuller, d'après les instructions du ministre, que les termes modifiés proposés par lui ne pouvaient être considérés par le gouvernement. Voir la lettre de S. Fleming à F. Braun, datée Ottawa, 16 sept. 1874, et la lettre de R. Fuller à S. Fleming, 16 sept. 1874, toutes deux comprises dans le No. 7,244½. Deuxième plus basse, H. P. Dwight, $56,250, de la part de la Cie. de Télégraphe Nord-Occidental. Le 16 sept. 1874, le télégramme suivant, No. 4,185, signé F. Braun, était envoyé à H. P. Dwight, Toronto. "Le ministre des Travaux Publics me charge de prendre des informations pour savoir si la Cie. de Télégraphe de Montréal est encore prête à exécuter la section No. 1, ligne télégraphique du Pacifique, Fort-Garry à Fort Pelly, suivant votre soumission." La réponse reçue est comprise dans le No. 7,387 et datée du 17 sept. 1874 et est comme suit :—"La Cie. de télégraphe de la part de laquelle j'ai envoyé la soumission pour la ligne télégraphique de Fort-Garry à Fort Pelly est prête à exécuter l'ouvrage aux conditions mentionnées. J'ai envoyé hier de Toronto, sous enveloppe, à M. Buckingham, une autre soumission pour compléter la ligne de Fort Pelly à Edmonton, dans la manière et à des conditions qui, je pense mériteront l'attention de M. Mackenzie." Cette soumission a été acceptée par l'envoi d'un télégramme en réponse à la dépêche ci-dessus, 16 sept. 1874. Cependant, le 5 oct. 1874, la lettre suivante fut adressée à F. Braun, écr., par Sanford Fleming, écr., ingénieur en chef, chemin de fer Canadien du Pacifique.

OTTAWA, 5 oct. 1874.

"MONSIEUR,—Au sujet ma lettre du 16 sept., concernant la soumission pour le télégraphe du chemin de fer du Pacifique, et la

A reporter......	30,069,372	8,691,432	24,632,043	3,254,103

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report...............	30,069,372	8,691,432	24,632,043	3,254,103	*Chemin de fer Canadien du Pacifique.*—Suite.	subséquente adjudication de la section No. 1 aux personnes représentées par H. P. Dwight. Il appert que ces personnes, qui ont été récemment ici, refusent maintenant d'exécuter le contrat, sous prétexte que l'abattage du bois n'était pas compris dans leurs calculs ; et elles demandent d'être payées aux taux de $320 par mille pour abattre le bois, etc. (Signé) SANDFORD FLEMING. F. BRAUN, écr., Secrétaire des Travaux Publics, Je suis, etc.,
							La troisième plus basse, Waddle et Smith, $106,250. La soumission de cette compagnie pour la section 5 était la plus basse, et l'ingénieur en chef a pris en considération que si cette section leur était adjugée, tel que recommandé, il faudrait toute leur énergie pour la compléter. Voir No. 7,244½. Cette section, No. 5, leur a été offerte et un contrat, No. 4,443, préparé conformément ; ce contrat, cependant, a dû être résilié, les soumissionnaires ayant manqué de fournir des sûretés. Le contrat pour la section No. 5, a été alors adjugé à Olivier Davidson et Cie., qui ont soumissionné sous le nom de Sutton, Thompson et Cie. Le 6 oct., la lettre suivante, No. 4,239, était adressée par F. Braun à Sifton, Glass et Cie. : "Etes-vous prêt à entreprendre la section No. 1, ligne

							télégraphique, tel que soumissionné pour le 22 juillet dernier ; si oui, mentionnez la nature des cinq pour cent, du montant du contrat ; vous donnerez aussi les noms et l'adresse au long de deux cautions solvables." La réponse reçue par télégramme, le 7 oct. 1874, de London, Ont., est comme suit : "Nous entreprendrons le contrat pour la section 1, tel que par soumission le 22 juillet dernier ; nous donnerons des détails dans quelques jours. SIFTON, GLASS ET CIE.
533	R. Fuller. Section No. 3. No. 4,472. 30 oct. 1874.	117,250	117,250	....	Nil.	Construire 550 milles de ligne télégraphique, de Livingstone, vis-à-vis Fort Pelly, à Edmonton. Cédule des taux : $213.18 par mille ; $23.63 par mille, ou $13,000 par année pour l'entretien.	Treize soumissions reçues ; cédule 7,244½, 12 août 1874. Plus basse acceptée ; No. 7,244½, 12 août 1874 ; S. Fleming à l'hon. A. Mackenzie.
534	F. J. Barnard. Section No. 4. No. 4,462. 10 nov. 1874.	133,225	.. ..	272,250	139,025	Construire 550 milles de ligne télégraphique, d'Edmonton à la Crique de la Cache, $495 par mille ; $46.50 par mille par année pour l'entretien et son fonctionnement sans profits	Quinze soumissions de différentes formules reçues ; cédule 7,244½, 12 août 1874. Troisième plus basse acceptée. Plus basse, Wm. R. MacDonald, de Yale, C.B., $133,225. Pour ce qui dépend des moyens de cet entrepreneur, l'ingénieur en chef S. Fleming donne son opinion comme suit dans le rapport No. 7,244½ : "Le prix qu'il demande pour l'ouvrage est, suivant moi, tellement bas, et le temps dans lequel il entreprendrait de l'exécuter, si court, que je doute fort que la soumission soit *bona fide*." Deuxième plus basse, Waddle et Smith, Kingston, $224,500, qui sont aussi les plus bas pour la section 5, suivant la classification de M. Fleming, laquelle section (5), si elle est adjugée tel que recommandée, demandera toute leur énergie ; voir No. 7,244½, 12 août 1874, comprenant le rapport de l'ingénieur en chef, et le même approuvé par le ministre, qui a autorisé M. Fleming de correspondre avec les soumissionnaires pour les sections 1, 2, 3, 4, 5.
	A reportrr	30,319,847	8,808,682	24,904,293	3,393,128		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report..................	30,319,817	8,808,682	24,904,293	3,393,128	*Ch. de fer Canadien du Pacifique*—Suite.	
535	Guest et Cie. (H.O.V. Post, agent). No. 4,536. 23 déc. 1874.	543,085	....	553,663	10,578	Approvisionnement de 5,000 ton. de lisses d'acier, à $54 par ton., livrées à Montréal; 5,000 ton. de lisses d'acier, à $55.24 par ton., livsées à Montréal; 80 ton. de boulons, à $93.29, livrées à Montréal.	Trente-six offres reçues pour l'approvisionnement de lisses d'acier en quantités de pas moins que 5,000 ton., et des éclisses en proportion, la plus haute étant pour la livraison de lisses d'acier et d'éclisses à Montréal au taux de $82.73 par ton.; cédule 8,043, 1er fév. 1875. La soumission de 5,000 ton. à $54.00 par ton., tel qu'acceptée, est la deuxième plus basse reçue pour les lisses livrées à Montréal. Celle pour 5,000 ton. à $55.24 par ton., tel qu'acceptée, est la sixième plus basse reçue pour les lisses livrées à Montréal. Les plus bas soumissionnaires étaient la "West Cumberland Iron and Steel Co.," de Workington, Ang., par l'entremise de Cox et Green, Montréal, et la "Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.," par l'entremise de Jas. Robinson et Cie., agents, Londres, Ang., dont le montant de chacune d'elles était égal, au taux de $53.53 par ton. pour les lisses et la quantité proportionnelle d'éclisses. Ces deux maisons ont obtenu les contrats Nos. 4,537 et 4,540 pour la quantité de lisses, éclisses et boulons dont les soumissions ont été demandées, se montant à $790,937. Troisième plus basse soumission reçue de la "Mersey Steel Iron Co.," Liverpool, par l'entremise de Cooper, Fairman et Cie., Montréal, pour 5,000 à 10,000 ton., à $54.26 par ton., de lisses d'acier et d'éclisses livrées à Montréal. Cette maison

							a obtenue le contrat No. 4,538 pour l'approvisionnement de 20,000 tonneaux de rails d'acier, à $54.26, et 160 tonneaux de boulons, à $101, livrés à Montréal, s'élevant à $1,101,360. Quatrième plus basse soumission par la Cie. Aberdare, par l'entremise de Thos. Reynolds, fils, agent, Londres, Angleterre, pour 5,000 tonneaux, à $54.75 par tonne de rails d'acier et éclisses, livrés à Montréal. Cinquième plus basse reçue de Rice, Lewis et fils, Toronto, pour 5,000 à 10,000 tonneaux de rails et éclisses d'acier, à $55 par tonne, livrés à Montréal.
						Canal Welland.	
536	C. F. Dunbar. No. 4,713. 17 juillet 1875.	499,627	499,627	....	Nil.	Agrandissement, section No. 36 ; longueur, 4,300 pieds, Port Colborne ; approfondir et élargir le chenal et le bassin ; jetée (écluse de prise d'eau non comprise), excavation dans le roc. Evaluation de l'ingénieur.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,080,679 ; cédule 52,991, 26 août 1875. Plus basse acceptée.
537	C. F. Dunbar. No. 4,715. 17 juillet 1875.	79,447	79,447	....	Nil.	Agrandissement, section No. 24, entre Port Robinson et Welland ; longueur, un mille ; excavation dans la terre et dragage. Evaluation de l'ingénieur.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $114,397 ; cédule 53,000, 26 août 1875. Plus basse acceptée.
538	Blake Frères, et Campbell. No. 4,719. 27 juill. 1875.	87,890	87,890	....	Nil.	Agrandissement, section No. 4, nouvelle ligne, entre Port Dalhousie et Thorold ; longueur, 3,250 pieds ; un pont tournant, changements. Excavation dans la terre. Evaluation de l'ingénieur.	Vingt-deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $169,877 ; cédule 52,967, 26 août 1875. Plus basse acceptée.
539	Ferguson, Mitchell et Symmes. No. 4,724, 27 juillet 1875.	143,755	143,755	....	Nil.	Agrandissement, section No. 25, entre Port Robinson et Welland ; longueur, un mille ; 2 ponts tournants, excavation dans la terre et dragage. Evaluation de l'ingénieur.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $193,015 ; cédule 53,000, 26 août 1875. Plus basse acceptée.
	A reporter.........	31,673,651	9,619,401	25,457,956	3,403,706		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Welland*—Suite.	
	Report..................	31,673,651	9,619,401	25,457,956	3,403,706		
540	Lobb, Dawson et Murray. No. 4,728. 27 juillet 1875.	551,321	551,321	....	Nil.	Agrandissement, section No. 12, entre le Port Dalhousie et Thorold. Longueur, 2,115 pds.; deux écluses, deux déversoirs, un pont tournant, un ponceau, un tunnel pour chemin de fer. Excavation dans la terre et le roc. Evaluation de l'ingénieur.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $710,385; cédule 52,977, 26 août 1875. Plus basse acceptée, étant la troisième adjudication. Premières soumissions reçues depuis le 25 sept. jusqu'au 18 oct. 1873, ont été rejetées; voir note vis-à-vis la section No. 14, No. 37,327, 23 déc. 1873. Deuxièmes soumissions reçues depuis le 5 jusqu'au 21 janvier, 1874, ont aussi été rejetées. Troisièmes soumissions reçues en juillet 1875.
541	John Carroll. No. 4,791. 13 sept. 1875.	169,282	169,282	....	Nil.	Agrandissement, section No. 23, entre Allanburg et Port Robinson; longueur, un mille; un pont-tournant, maçonnerie pour portes de garde, excavation dans la terre et dragage. Evaluation de l'ingénieur.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $227,886; cédule 52,984, 26 août 1875. Plus basse acceptée.
542	Patrick Larkin. No. 4,826. 16 oct. 1875.	424,344	424,344	....	Nil.	Agrandissement, section No. 1, Port Dalhousie; longueur, 5,100	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $857,772; cédule 52,944, 26 août

						pieds ; 1 écluse avec 18 pieds d'eau sur les buscs, et 1 déversoir, 1 pont tournant, excavation dans la terre et dragage. Evaluation de l'ingénieur.	1875. Le contrat fut premièrement donné à Denison, Belden et Cie., les plus bas soumissionnaires, mais sur un rapport de fraudes commises par eux dans l'Etat de New-York, le contrat a été résilié par O.C., No. 53,410, 3 sept. 1875, et adjugé au plus bas soumissionnaire suivant, Patrick Larkin, au même taux que demandé par Denison, Belden et Cie., $424,344. La soumission de Patrick Larkin était de $427,300.
						Canal Lachine.	
543	J. Worthington et Cie. No. 4,558. 29 mars 1875.	1,089,012	1,089,012	....	Nil.	Terminus de Montréal, section No. 1.—Deux écluses et un bassin entre, de 540 sur 260 pieds. Ecluses, 270 pieds de long par 45 de large au fond ; profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse, 18 pieds ; un déversoir et culées de pont. Section No. 2.—Bassin Wellington, 1,250 x 225 pds., avec 19 pds. de profondeur d'eau, et élargissement du bassin No. 2. Excavation dans la terre des sections Nos. 1 et 2. Evaluation de l'ingénieur.	Montant du contrat, $1,089,012 (section No. 1, $626,728 ; section No. 2, 462,284). Il ne fut pas demandé de soumissions pour la deuxième adjudication. Contrat avec Lemay et Bowie et A. P. McDonald et Cie. résillié sur rapport de non satisfaction du progrès des travaux ; O.C. 48,422, 24 février 1875. Nouveau contrat passé avec Worthington et Cie., avec quelques modifications et erreurs cléricales. Même taux que les autres entrepreneurs.
544	McNamee, Gaherty et Fréchette. No. 4,839. 20 novembre 1875.	531,607	....	559,242	27,635	Agrandissement de la section No. 13. Une écluse, un déversoir, culées et piliers, pont Wellington. Creuser le chenal de 200 pds. de large et 13 pds. de profondeur. Excavation principalement dans la terre. Evaluation de l'ingénieur.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,069,869 ; Cédule 56,055, 23 déc. 1875. Deuxième plus basse acceptée ; O.C. 54,968, 10 novembre 1875. Plus basse, J. McShane, jr., $531,607 ; n'a transmis, que quelques jours après, le dépôt de $3,000 requis à être fourni avec la soumission ; et en transmettant le dépôt, il demanda qu'il lui fût permis de corriger certaines erreurs supposées.
						Canal de la Culbute.	
545	John Stewart. No. 4,802. 28 septembre 1875.	23,800	23,800	....	Nil.	Construire trois paires de portes d'écluse, une porte d'arrêt, complètes.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $25,387 ; cédule 56,031, 23 déc. 1875. Plus basse acceptée.
	Reporter...................	34,463,017	11,877,160	26,017,198	3,431,341		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Reporter..................	34,465,017	11,877,160	26,017,198	3,431,341	*Canal St. Pierre.*	
546	S. Parker Tuck. No. 4,755. 6 septembre 1875.	203,080	203,080	....	Nil.	Démolition de l'ancienne écluse, 122 pieds de long et 26 pieds de large, laquelle a été terminée en 1869. Construction d'une nouvelle écluse de 200 pieds de long, 36 de large et 14 pieds d'eau su rles buscs ; agrandir le canal de sa largeur actuelle de 24 pds. à une larg. générale de 36 pds. au fond ; et l'approfondir de 10 à 15 pds. au-dessous des eaux basses d'été de Bras d'Or (la profond. originale était de 14 pds., mais est diminuée à 10 pds., par suite de la terre qui a été charriée dans le chenal.) Dragage à chaque extémité du canal ; construire des murs de soutènement pour les talus sur le côté ouest ; enlever le pont-tournant et en construire un neuf et culées ; aussi la construction d'une maison pour le gardien d'écluse, etc.; clôturage. Eval. de l'ing., par O.C. No. 52,327, $260,000.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $352,985 ; Cédule 56,061, 1er juillet 1875. La plus basse soumission acceptée ; O.C. 52,327, 26 juillet 1875. Dépense limitée à $75,000 pour 1875 et 1876.
						Canal de Grenville.	
547	James Goodwin. No. 4,612. 19 mai 1875.	449,410	449,410	....	Nil.	Augmenter la profondeur de l'eau de 6 à 10 pieds, et	Contrat adjugé au premier entrepreneur, M. Goodwin, par O.C. 48,761, 28 janv. 1875, aux

						élargissement à 40 et 50 pieds au fond aux sections Nos. 1, 2 et 3. Evaluation de l'ingénieur en chef, No. 48,026, 3 fév. 1875, $449,410.	prix de l'ingénieur, tel que recommandé par le ministre dans le mém. No. 28,937, 16 fév. 1875. Le premier O.C., No. 35,963, 22 oct. 1873, autorisant à donner le contrat à M. Goodwin pour approfondir le canal de 6 à 10 pds., à $1.50 par verge cube, n'a pas été mis à effet.
						Edifices publics, Ottawa.	
548	H. R. Ives et Cie. No. 4,496. 13 avril 1875.	4,700	4,700	....	Nil.	Barrières en fer pour la partie centre du mûr, rue Wellington.	Offre No. 45,178, 13 oct. 1875, acceptée par le département, sur la recommandation de l'architecte en chef. Ouvrage spécial. Voir No. 27,047, 23 sept. 1874, lettre à T. Scott. Montant du contract $4,700.
549	F. Toms. No. 4,602. 5 mai 1875.	4,300	4,300	....	Nil.	Construire les murs, barrières, etc., près des ateliers, édifices publics.	Huit soumissions reçues, la plus élevée, $7,973. Cédule 52,016, 21 juillet 1875. La plus basse acceptée.
550	B. Gibson. No. 4,607. 11 mai 1875.	34,500	34,500	....	Nil.	Soubassement de la partie agrandie du bloc ouest.	Douze soumissions reçues, la plus élevée, $45,728. Cédule 52,059, 21 juillet 1875. La plus basse acceptée.
551	Harrow et Sinclair. No. 4,647. 1er juin 1875.	32,199	32,199	....	Nil.	Maçonnerie, etc., des murs de la terrasse, escaliers, fontaine, etc., terrains publics.	Cinq soumissions reçues, la plus élevée, $54,553. Cédule 52,197, 28 mai 1875. La plus basse acceptée.
552	Webster et Aitchison. No. 4,811. 28 sept. 1875.	173,000	....	179,343	6,343	Maçonnerie, etc., agrandissement du bloc ouest.	Cinq soumissions reçues, la plus élevée, $197,000. Cédule 56,164, 28 décembre 1875. La seconde plus basse acceptée. La plus basse, John Saul, $173,000 ; ne fit pas le dépôt nécessaire et retira sa soumission en conséquence. Voir No. 53,498, 9 sept. '75.
553	Wm. McKay. No. 4,816. 7 oct. 1875.	4,833	4,833	....	Nil.	Peintures à fresques, dorure et décoration des plafonds et murs de la bibliothèque.	Le ministre accepta l'offre de Wm. McKay. Voir No. 49,551, 10 avril 1875. Ouvrage de nature spéciale. Montant du contrat $4,833.
554	Wm. M. Beattie et Cie. No. 4,793. 19 oct. 1875.	5,857	....	5,914	57	Fournir 850 tonneaux de charbon à grille.	Six soumissions reçues, cédule 53,026, 27 août 1875. La plus basse acceptée pour 600 tonneaux de charbon bitumineux, $4,132 La plus basse acceptée pour 250 tonneaux de charbon authracite, (2,000), $1,782. La plus basse pour charbon authracite, Francis Clemow, $1,725, pour 250 tonneaux ; refusa d'accepter le contrat pour le charbon anthracite seulement. Voir 53,586, 14 sept. 1875.
	A reporter...............	35,374,896	12,610,182	26,202,455	3,437,741		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices Publics, Ottawa.*—Suite.	
	Report.....	35,374,896	12,610,182	26,202,455	3,437,741		
555	Strachan, Beckett et Aspell. No. 4,798. 20 oct. 1875.	62,674	62,674	....	Nil.	Menuiserie, etc., agrandissement du bloc ouest.	Cinq soumissions reçues, la plus élevée, $77,684. Cédule 56,164, 28 août 1875. La plus basse acceptée.
556	Thos. Leighton. No. 4,853. 9 nov. 1875.	46,342	46,342	....	Nil.	Serrurerie pour l'agrandissement du bloc ouest.	Huit soumissions reçues, la plus élevée, $66,054. Cédule 56,905, 5 nov. 1875. La plus basse acceptée.
557	Alex. Devlin. No. 4,844. Nov. 9, 1875.	525	525	....	Nil.	Enlèvement de la neige, Rideau Hall, pour l'hiver de 1875-76.	Vingt soumissions reçues, la plus élevée, $1,560. Cédule 54,769, 5 nov. 1875. La plus basse acceptée.
558	Frs. McKenna. No. 4,860. 20 nov. 1875.	580	580	....	Nil.	Enlèvement de la neige des terrains publics, 1875-76.	Quinze soumissions reçues. la plus élevée, $1,349. Cédule 54,770, 26 oct. 1875. La plus basse acceptée.
559	F. Toms. No. 4,857. 25 nov. 1875.	4,106	....	6,125	2,019	Séchoir, hangar à bois de service, murs de clôture, etc., près des ateliers.	Quatorze soumissions reçues, la plus élevée, $14,859. Cédule 56,076, 5 nov. 1875. La cinquième plus basse acceptée. O.C. 55,106, 15 nov, 1876. La plus basse, John Cass, $4,106, retirée. Voir No. 54,896, 6 nov. 1875. La seconde plus basse, Edward Cass, $5,521, retirée. Voir 54,895, 8 nov. 1875. La troisième plus basse, White et O'Reilly, $5,621, retirée. Voir 54,897, 8 nov. 1875. La quatrième plus basse, R. Johnson et R. Reid, $5,660, retirée. Voir 54,966, 9 nov. 1875.

						Edifices publics.	
560	Allard, Dufort et Cie. No. 4,876. 20 déc. 1875.	7,922	7,922	....	Nil.	Bureau de poste, Montréal.—Installation, appareils, etc.	Travaux supplémentaires se rattachant au premier contrat (No. 3,856) offerts aux entrepreneurs, suivant l'évaluation de l'architecte en chef, tel qu'ordonné par le ministre, offre qui a été acceptée par eux. Voir No. 55,897, 2 décembre 1875.
561	W. A. McKeen. No. 4,569. 29 mars 1875.	6,720	6,720	....	Nil.	Hôpital de la Marine, Sydney, Cap-Breton, N.E.— Construction.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $14,000. Cédule 47,862, 30 jan. 1875. La plus basse acceptée.
562	John McCormack. No. 4,564. 7 avril 1875.	3,100	....	3,600	500	Hôpital de la Marine, Souris, I.P.E.—Construction.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,620. Cédule 49,268, 4 jan. 1875. La seconde plus basse acceptée. La plus basse, A. Beebe, $3,100 ; a refusé l'entreprise. Voir No. 49,269,20, février 1875.
563	Jos. Gauthier et Frère. No. 4,599. 14 mai 1875.	1,600	....	2,095	495	Hôpital de la Marine, Québec—Peinturage à l'intérieur.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,672. Voir No. 49,498, 9 avril 1875. La deuxième plus basse acceptée. O.C. 49,795, 23 avril 1875. La plus basse B. Leonard ; ne pouvait exécuter l'ouvrage pour la somme de $1,600 mentionnée dans sa soumission. Rap. au C. 29,718, 20 avril 1875.
564	Mathieson, Young et Cie. No. 4,645. 29 mai 1875.	5,565	5,565	....	Nil.	Nouvelle maison de douane, Toronto—appareil de chauffage.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,500. Cédule 52,906, 19 mai 1875. La plus basse acceptée.
565	Bourgoin et Lamontagne. No. 4,693. 12 juin 1875.	166,865	166,865	....	Nil.	Eriger un entrepôt de vérification à Montréal.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $224,639. Cédule 51,915, 4 juillet 1875. La plus basse acceptée. Conditions supplémentaires, O.C. 51,253, 4 juin 1875.
566	James Howley. No. 4,710. juin 24 1875.	1,291	1,291	....	Nil.	Changements à l'édifice du revenu de l'intérieur, sur le carré de la maison de douane, Montréal.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,000. Cédule 55,595, 14 juin 1875. La plus basse acceptée.
	A reporter.........	35,682,186	12,908,666	26,214,275	3,440,755		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics.*—Suite.	
	Report.............	35,682,186	12,908,666	26,214,275	3,440,755		
567	Robt. Mitchell et Cie. No. 4,789. 16 sept. 1875.	5,220	5,220	....	Nil.	Bureau de poste, Ottawa—appareil de chauffage.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,400. Cédule 55,671, 6 août 1875. La plus basse acceptée.
568	Walker, Pratt et Cie. No. 4,796. sept. 30, 1875.	2,850	2,850	....	Nil.	Nouveau bureau de poste, St. Jean, N.B—appareil de chauffage.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,783. Cédule 10, 1875. 10 août 1875. La plus basse acceptée.
569	Blyth et Kerr. No. 4,769. 14 oct. 1875.	875	875	....	Nil.	Bureau de poste Ottawa. Ouvrage de plombier. Evaluation de l'architecte, $2,500.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $5,987; Cédule 40,275, 18 avril 1874. La plus basse acceptée.
570	John Cunningham. No. 4,809. 19 oct. 1875.	9,493	9,493	....	Nil.	Construire une maison en brique à la Pointe Frédéric, à Kingston, pour le commandant du collége militaire.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,975; cédule 56,912, 1er septembre 1875. La plus basse acceptée.
						Havres et jetées.	
571	Sutherland et Cochrane. No. 4,498. Jan. 7, 1875.	17,800	....	21,700	3,900	Baie Jordan, N.E., constuire un brise-lames du côté sud de la baie, 500 pieds de long. Rapport de l'ingénieur, No. 35,547, 16 octobre 1873, $28,500.	Dépenses autorisées par O.C. 41,476, 30 mai 1874, pour $28,000. Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $49,500; cédule 44,599, 21, sept. 1874. La seconde plus basse acceptée, Edward Faye, $17,800, retirée. Voir télégramme No. 44,689, 28 octobre 1874.

572	D. G. McDonald. 26 jan., 1875.	No. 4,517.	8,245	8,245	....	Nil.	Tignish, I.P.E. Vieux brise-lame. Réparer et construire un caisson de 40 x 41 pieds; aussi un brise-lames en fascines et pilotis, 170 pieds de long.	Dépense autorisée par O.C. 42,624, 17 juillet 1874, donnant $6,000. Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $13,478; cédule 45,917, 9, nov. 1874. La plus basse acceptée.
573	Aaron Wilson. 4 mars 1875.	No. 4,523.	13,682	13,682	....	Nil.	Pointe du Chêne, Shédiac, N.B. Construire un brise-lames de 600 pieds de long, au côté nord du chemin de fer Intercolonial.	Dépense autorisée par O.C. 41,477, 30 mai 1874, accordant $17,000. Quinze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $27,777; cédule 49,532, 10 avril 1875. La plus basse acceptée.
574	Wm. Wickwire. 25 mars 1875.	No. 4,547	13,140	....	16,320	3,180	Havre de la Pointe du Chêne, NE. Prolongement du brise-lames, 270 pieds de long et 30 pieds de large. Evaluation de l'ingénieur No. 35,613, 18 oct. 1873, $20,000.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $21,000; cédule 49,514, 9 avril 1875. La troisième plus basse acceptée; O.C. 47,543, 15 janvier 1875. La plus basse D. A. Munro, $13,140, retirée. La deuxième plus basse, Mitchell et Oakes, $15,990, retirée par No. 47,157, 30 déc. 1874.
575	Thos. Spence. 12 avril 1875.	No. 4,603.	11,950	11,950	....	Nil.	Havre de Victoria, C.B. Enlever le rocher au Castor, égal à 770 verges cubes. Evaluation de l'ingénieur No. 46,933, 27 nov. 1874, 11,900.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $15,000. La deuxième adjudication. Soumissions demandées pour enlever le rocher au Castor seulement par B. W. Pearse, écr., ingénieur local, Colombie-Britannique, qui a accepté celle de Thomas Spencer, comme étant la plus basse. Les premières soumissions demandées comprenaient les rochers du Castor et Tuzo; voir No. 49,026, 1er mars 1873.
576	Archibald & Co. 14 mai 1875	No. 4,596.	47,640	47,640	....	Nil.	Baie aux Vaches, C.B., N.E. Réparer et renforcer le brise-lames.	Quai acheté sous l'autorité d'un O.C. 43,855, 26 sept 1874, sujet à l'approbation du Parlement, pour la somme de $26,000 de Archibald et Cie. Leur offre No. 49,060, 19 mars 1875, pour réparer et renforcer le brise-lames pour $47,640, fut acceptée par le No. 49,131, sur l'avis de l'ingénieur: voir le rapport No. 47,566. M. Page, dans le No. 29,785, établi que cette compagnie a dépensé $96,519 sur leur brise-lames. Montant du contrat, $47,640.
	A reporter.....		35,813,081	13,008,621	26,252,295	3,447,835		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Havres et jetées*—Suite.	
	Report..................	35,813,081	13,008,621	26,252,295	3,447,835		
577	T. M. Hubbell. No. 4,613. 26 mai 1875.	7,282	7,282	....	Nil.	Havre de Owen Sound, Ont. Dragage jusqu'à 10 pieds de profondeur d'eau.	Aucune soumissions demandée L'entrepren. recommandée par Wm. Kingsford (50,361, 10 mai 1875) et approuvée par le Ministre à $75 par jour de 10 heures. Montant payé pour le dragage, $7,282.
578	J. Ellison & Son. No. 4,696. 8 juil. 1875.	5,635	....	6,707	1,072	Havre du Port Stanley, Ont. Addition de 85 pieds de long par 30 de large à la jetée actuelle, jusqu'à une profondeur de 17 pieds.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $10,975. Cédule 52,883, 4 mai 1875. La troisième plus basse acceptée; O. C. 51,268, 14 juin 1875. La deuxième plus basse, A. A. Houghton, $6,660; n'a pu fournir de cautions. La plus basse Wm. Morrison, $5,635; refusa. Les soumissions pour ces travaux furent calculées sur des quantités 33 pour cent, plus élevé que les travaux entrepris.
579	L. et J. McKeen. No. 4,723. 22 juil. 1875.	5,595	5,595	....	Nil.	Havre de Mabou, N.E. Construire une digue en fascines à l'extrémité est du caisson, et une autre en travers de l'ancienne sortie du havre, et achever le caisson actuel, etc., et le chenal.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,900. Cédule 52,890, 18 juin 1875. La plus basse acceptée. Le contrat de original à Thomas Evans fut pour l'ouverture d'un chenal de 12 pieds de profondeur à eau basse en travers des fosses à graviers entre le havre et le St. Laurent, et pour la construction d'une jetée de 582 pieds de long du côté sud de l'entrée à sa basse. L'entrepreneur n'a pu achever l'ouvrage, dont le coût, suivant l'estimation, 24 nov. 1873, était de $57,541.

580	C. Daly. No. 4,766. 28 août 1875.	4,562	4,562	....	Nil.	Darlington, lac Ontario. Dragage du havre à une profondeur de 10 pieds à eau basse, entre les présentes jetées de l'entrée. L'excavation à être faite au taux de $70 p. 500 vgs. cubes par jour de 10 heures, et être mesurées dans les chalands	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $120 par jour de 10 heures. Cédule 52,898, 10 août 1875. La plus basse acceptée à $70 par jour de 10 heures.
581	J. C. Richard. No. 4,767. 7 septembre 1875.	5,411	....	6,001	590	Station de quarantaine de la Grosse-Ile. Réparat. au quai	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $13,392. Voir rapport de M. Symme No. 51,836, 13 juillet 1875. La 2me plus basse acceptée; O C. 52,683, 11 août 1875. La plus basse, Piton et Cie., $3,411.44½; n'a pu remplir son contrat pour les bâtisses avec satisfaction. Voir le rapport de M. Symme, No. 51,836, 13 juillet 1875.
582	McLaren et Walker. No. 4,768. 8 sept. 1875.	8,085	8,085	....	Nil.	Havre de Kincardine, Ont. Prolongement du quai, chaque côté, de 100 pds. de long, 30 pds. de large, à 15 pds. de profondeur. Evaluation de l'ingénieur, $12,000.	Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $15,798. Cédule 57,689, 13 août 1875. La plus basse acceptée.
583	A. Wilson. No. 4,830. 22 septembre 1875.	55,000	....	67,000	12,000	Baie Colville, Souris Est, I.P.E. Le nouveau brise-lames à être élevé de 2 pieds sur une longueur de 200 pieds et prolongé jusqu'à 896 pieds sur une largeur de 36 pieds.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $95,200. Résumé des soumissions 53,191, 2 juin 1875. La 4e plus basse acceptée; O.C. 53,396 16 oct. 1875. La plus basse, A. Mackay, $55,000, rejetée, étant trop basse, de plus, le soumissionnaire étant insolvable; voir O.C. 52,682, 21 août 1875, basé sur le rapport de l'ingénieur. La 2e plus basse, J. Croucher, $61,325; refusa; voir rapport de M. Perley, No. 53,408, 7 sept. 1875 et O.C. 53,396, 16 oct. 1875. La 3e plus basse, J. Ross, $63,890, refusa; voir rapport de M. Perley No. 53,408, 7 sept. 1875 et O.C. 53,396, 16 octobre 1875.
584	McLaren & Walker. No. 4,837. 15 oct. 1875.	2,200	2,200	....	Nil.	Havre de Kincardine. Revêtement de pilotis autour du bassin d'environ 390 pieds. L'évaluation de $12,000 pour le contrat No. 4,768, pour l'amélioration de ce havre, comprend $3,000 pour le revêtement.	Considérant la dépense limitée requise, l'ingénieur fut instruit de prendre des arrangements avec les entrepreneurs pour additions à la jetée du dit havre. Contrat No. 4,768. Voir No. 32,141, 5 octobre 1875, télégramme à l'ingénieur. No. 54,611, 29 oct. 1875, de l'ingénieur. Montant du contrat, $2,200.
	A reporter..................	35,906,851	13,036,345	26,332,003	3,461,497		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Havres et jetées.*—Suite.	
	Report	35,906,851	13,036,345	26,332,003	3,461,497		
	Edward Faye. No. 4,833. 27 oct. 1875.	14,000	....	18,700	4,700	Shippegan Gully, N.B. Construire un brise-lames en pierre et en fascines de 2,750 pieds de long à l'extrémité ouest de la pointe de sable nommée Pte. Alexandre, et faire une digue à travers la ravine Est à sa sortie extérieure; le brise-lames doit être de 15 pieds de large à la tête, avec talus de ½ à 1 et être de 2 pieds au-dessus du niveau des hautes marées du printemps. Evaluation de l'ingénieur pour le brise-lames et la digue, $22,132; dragage, 100 pieds de large et 10 pieds de profondeur à eau basse, $27,783—$50,015.	La première demande de soumissions a été faite en octobre 1874, et onze soumissions furent reçues, la plus haute s'élevant à $47,756. Cédule 48,915, 16 mars 1875. La 2me plus basse, par McManus et McManus, s'élevant à $19,000, fut acceptée par O.C. 48,804, 17 mars 1875, mais ces personnes refusèrent d'accepter le contrat. Voir télégramme No. 48,964, 17 mars 1875. Le 15 mars 1875, M. Perley fut informé par le No. 29,657, que $21,000 avait été accordées pour travaux à Shippegan, et reçut instruction de demander de nouvelles soumissions. En réponse de cette deuxième demande dix-neuf soumissions furent reçues, la plus haute s'élevant à $40,000. Cédule 55,590, 3 mai 1875. La 6e plus basse, acceptée; O.C. 54,580, 25 oct. 1875. La plus basse, H. J. McGowan, $14,000; refusa d'entreprendre l'ouvrage qui lui était offert. O.C. 52,181, 22 juillet 1875, et 53,413, 3 sept. 1875. La 2e plus basse, E. Charters et Cie., $14,548; refusa d'entreprendre l'ouvrage O. C. 534,413, 3 sept. 1875. La 3e plus basse, H. McIntosh, $15,155; refusa d'entreprendre l'ouvrage. O.C. 53,413, 3 sept. 1875. La quatrième plus basse, H. F. Donkin, $16,150; fit défaut de passer contrat pour l'ouvrage qui lui fut offert. O.C. 54,580, 25 oct. 1875.

						Améliorations des rivières.	Cinquième plus basse, S. P. Tuck, $16,750 ; il a déjà un contrat, dont l'exécution nécessite l'emploi de tous ses moyens. O.C. 51,580, 25 octobre 1875.
586	Wilcox, Stock et Cie., avec la Corporation de la ville de Chatham. No. 4,759. 15 jan. 1875.	3,007	3,007	....	Nil.	Rivière Thames, Chatham, Ont. dragage d'un chenal à travers la barre, de 70 à 75 pds. de largeur et 10 pds. de profondeur. Le gouvern. payant la moitié du coût des travaux et les autorités locales qui en garantissent l'exécution, l'autre moitié. Voir contrat No. 4,759.	Moitié du montant payé par la corporation de Chatham, sur certificat de l'ingénieur que l'ouvrage avait été bien exécuté, suivant le contrat passé par les autorités locales.
587	C. Daly. No. 4,727. 23 juill. 1875.	12,500	12,500	....	Nil.	Rivière Napanee, Ont. Dragage jusqu'à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse, au taux de $75 par jour de 10 hrs. Le Conseil des comtés de Lennox et Addington fournissant $2,000 et le conseil de la ville de Napanee $3,000 du montant requis pour tous les travaux.	Aucunes soumissions furent demandées pour le contrat donné à C. Daly sur recommandation des autorités municipales de la ville de Napanee et des comtés de Lennox et Addington, au taux approuvé par l'ingénieur du département en charge des travaux.
						Chemins et ponts.	
588	W. H. Carpenter et Cie. No. 4,553. 18 fév. 1875.	166,000	166,000	....	Nil.	Exploiter la ligne de transport de passagers et fret entre la baie du Tonnerre et Fort-Garry, pendant deux ans, depuis le 1er nov. 1874.	Contrat renouvelé avec les plus bas soumissionnaires pour l'année expirée le 1er nov. 1874 ; taux du tarif tel qu'exposé dans le mémoire annexé à l'O.C. 48,123, en date du 8 janvier 1875.
						Chemin de fer Intercolonial.	
589	J. J. McDonald. Verbal...	1,600	1,600	....	Nil.	Réservoir et hangar à bois, rivière Jacquet, province du Nouveau-Brunswick.	Ce contrat fut donné à la hâte sans soumissions, dans l'automne, afin de pouvoir remiser les locomotives pour l'hiver.
590	D. McKenzie. No. 74. 15 fév. 1875.	4,200	4,200	....	Nil.	Réservoir et hangar pour combustible à Canaan, chem. Beckwith et Kouchibouguac, province du Nouveau-Brunswick.	Donné sans soumissions par C. Schreiber, sur autorité de C. J. Brydges, surintendant-général.
591	Jos Baker. No. 75. 15 fév. 1875.	4,000	4,000	....	Nil.	Stations du Moulin de Berry, Canaan, Kouchibouguac, rivière Barnabé, province du Nouveau-Brunswick.	Donné sans soumissions par C. Schreiber, sur autorité de C. J. Brydges, surintendant-général.
	A reporter...............	36,112,158	13,227,652	26,350,703	3,466,197		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA----*Suite.*

Numéro	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolonial*—Suite.	
	Report......	36,112,158	13,227,652	26,350,703	3,466,197		
592	A. Grant. 16 mars 1875....	7,200	7,200	....	Nil.	Six réservoirs et hangars à bois adjoignant à St. Octave, Tartague, Cedar Hill, Causcapscal, Assametquaghan et Millstream, province de Québec.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $8,850. Plus basse, Grant et Deschênes, $7,200. Acceptée subséquemment. Contrat fait au nom de A. Grant seulement.
593	A. Grant. 19 mars 1875....	5,375	5,375	....	Nil.	Cinq gares, une à chacun des endroits suivants: St. Octave, Tartague, Sayabec, Assametquaghan et Millstream, province de Québec.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $6,375. Plus basse, Grant et Deschênes, $5,375, acceptée subséquemment. Contrat fait au nom de A. Grant seulement.
594	A. Grant et Deschênes. 19 mars 1875.	1,110	1,110	....	Nil.	Deux réservoirs, un à Sayabec et un à Amqui, province de Quebec.	Donné sans compétition par C. Schreiber, sur autorité de C. J. Brydges, surintendant-général.
595	Robt. Henderson. 29 mars 1875.	500	500	....	Nil.	Réservoir à Charlo, province du Nouveau-Brunswick.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $900. Plus basse, Robt. Henderson, $500, acceptée.
596	John Moffatt. No. 80. 29 mars 1875.	3,500	3,500	....	Nil.	Réservoir et hangar à combustible à Dalhousie et Belledune, et réservoir à Petite Roche, province du Nouv.-Brunswick.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,800. Plus basse, John Moffatt, $3,500, acceptée.
597	John Moffatt.........	1,780	....	2,000	220	Station à Belledune Petite Roche, province du Nouveau-Brunswick.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,000. Deuxième plus basse, John Moffatt, $2,000, acceptée. Plus basse, Chambers et Cie., $1,780 ; ont refusé le contrat.

598	Murphy et Bassett. No. 79.	1,450	1,450	....	Nil.	Hangar à bois et réservoir à la gare de New Mills, province du Nouveau-Brunswick.	Donné par C. Schreiber, sous l'autorité de C. J. Brydges, surintendant général, sans avoir demandé de soumission.
599	A. LePage. No. 77. 31 mars 1875.	31,281	31,281	....	Nil.	Tous les abris à neige et le clôturage qui pourront être construits entre Ste. Flavie et Millstream.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $44,257. La plus basse A. LePage, $31,281, acceptée. Vu que l'entrepreneur n'a pas donné satisfaction son contrat à été résilié et les travaux achevés à la journée.
600	A. Grant. No. 87. 26 avril 1875.	1,524	1,524	....	Nil.	Gare, réservoir à Métapédia, province de Québec.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,024. La plus basse, A. Grant, $1,524, acceptée. Avis pour adjuger le contrat donné par C. Schreiber, d'après les instructions de C. J. Brydges.
601	Charles Mann. No. 85. 1er juin 1875.	1,440	1,440	....	Nil.	Réservoir et hangar à bois à Bathurst, province du Nouveau-Brunswick.	Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,000. La plus basse, Charles Mann, $1,440, acceptée.
602	William Murphy. 1er juin 1875.	3,000	3,000	....	Nil.	Gares à Charlo, New Mills et rivière Jacquet, province du Nouveau-Brunswick.	Donné par C. Schreiber, sous l'autorité de C. J. Brydges, surintendant général, sans avoir demandé de soumissions.
603	George Kitchen. No. 78. 10 juin 1875.	3,750	3,750	....	Nil.	Gares, hangars à combustible et réservoir à Red Pine, Bartibogue, et réservoir à Beaver Brook, province du Nouveau-Brunswick.	Réservoir et hangars à combustible, six soumissions reçus; gare, aucune soumission reçue; la plus haute s'élevant à $5,480 pour hangars à combustible et réservoir. La plus basse, George Kitchen, $3,750, acceptée.
604	Warren Taylor. No. 76. 28 juin 1875.	5,925	5,925	....	Nil.	Gares à Beckwith Road, embranchement des houillères, Kouchibouguac; et réservoir et maçonnerie, Berry's Mill, embranchement des houillères, Kouchibouguac, et rivière Barnaby.	Donné par C. Schreiber, sous l'autorité de C. J. Brydges, surintendant général, sans avoir demandé de soumission.
605	Jos. Hamilton. No. 4,779. 19 juillet 1875.	18,798	18,798	....	Nil.	Construire un quai au débarcadère de Pictou, Nouvelle-Ecosse.	Trente soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $36,000; cédule 10,684, 24 mars 1875. La plus basse acceptée.
	A reporter.........	36,198,791	13,312,505	26,[illegible]52,703	3,466,417		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer Intercolonial.*—Suite.	
	Report.........	36,198,791	13,312,505	26,352,703	3,466,417		
606	Henry Peters. No. 4,600. 11 sept. 1875.	45,000	....	80,800	35,800	Construire une gare pour les passengers à Halifax, Nouvelle-Ecosse.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $99,528; cédule 9,046, 1er juin 1875. La seconde plus basse acceptée. La plus basse, Archibald McKay, $45,000.
607	E. E. Gilbert. No. 4,795. 14 sept. 1875.	22,500	....	37,500	15,000	Construire un bateau-passeur à double hélice à Pictou, N.E.	Seize soumissions reçues de sept différents soumissionnaires, la plus haute s'élevant à $70,000; cédule 9,901, 11 sept. 1875. La soumission de M. Gilbert pour bateau à double hélice, a été acceptée sur la recommandation de C. J. Brydges, écr., comme étant le meilleur quant à la coque et à la machine pour le lieu où il doit être employé. Voir rapport No. 9,369, 6 juillet 1875. Les soumissionnaires ont fait leur offre suivant le bateau qu'ils pouvaient fournir. La décision a été de se procurer le bateau le mieux adapté à ce service.
608	Charles Mann. No. 89. 24 sept. 1875.	52,409	52,409	....	Nil.	Abris à neige et clôtures sur les sections 3, 6, 9 et 15, province du Nouveau-Brunswick.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $64,030. La plus basse acceptée. Explication de cette adjudication par C. Schreiber dans la lettre à F. Brann, secrétaire, 25 octobre 1876.
609	James Isbester. No. 4,770. 1875.	6,150	6,150	....	Nil.	Branche de Rimouski, province de Québec.	Deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $11,150. La plus basse acceptée. M. Brydges autorisé par le département à adjuger le contrat à Jas. Isbester.

						Chemin de fer Canadien du Pacifique.	
610	Cooper, Fairman et Cie., pour la Cie. d'Acier et Fer de Mersey et Robb et Cie. No. 4,538. 14 janv. 1875.	1,085,871	....	1,101,360	15,489	Fournir 20,000 tonneaux de lisses d'acier, $54.26 ; et 160 tonneaux de boulons, à $101 ; livrés à Montréal.	Trente-six offres reçues pour fournir des lisses d'acier, en quantités de pas moins de 5,000 tonn'x, et quantité proportionnée d'éclisses, la plus haute étant pour livrer les lisses d'acier et éclisses à Montréal, au taux de $82.73 par tonneau. Cédule 8,043, 1er fév. 1875. Troisième plus basse, acceptée. La plus basse, la Cie. Ebbw Vale et la Cie. de West Cumberland, dont les soumissions étaient égales, sav.: au taux de $53.53 par tonne de liss. et éclisses livrées à Montréal. Ces deux compagnies ont obtenu un contrat chaque, Nos. 4,537 et 4,540, pour la quantité de lisses d'acier, etc. Deuxième plus basse, Guest et Cie., qui ont soumissionné pour 5,000 tonneaux de lisses, à $54.00 par tonne, livrés à Montréal. Cette compagnie a obtenu le contrat No. 4,536, qui comprend la fourniture de la quantité de lisses offertes au taux de $54.00 par tonne.
611	Cie. d'Acier et Fer de West Cumberland, Cox et Green, agents, Montréal. No. 4,540. 6 avril et 8 mai 1875.	543,085	543,085	....	Nil.	Fournir 5,000 tonneaux de lisses d'acier, à $53 53 ; 40 tonneaux de boulons, à $97.33 ; livrés à Montréal Fournir 5,000 tonneaux de liss. d'acier, à $48.67 ; et 40 tonneaux de boulons, à $92.47 ; livrés à bord aux ports anglais. Expédition de 5,000 tonneaux de lisses et 40 tonneaux de boulons de Workington à Montréal, à $4.86⅔.	Trente-six offres reçues pour fournir des lisses d'acier, en quantités de pas moins de 5,000 tonn'x, et quantité proportionnée d'éclisses, la plus haute étant pour livrer les lisses d'acier et éclisses à Montréal, au taux de $82.73 par tonne. Cédule 8,043, 1er février 1875. La plus basse acceptée. La Cie. Ebbw Vale a soumissionné pour le même prix, pour lisses et éclisses, sav.: $53.53 par tonne, et le contrat No. 4,537 leur furent adjugé pour 5,000 tonneaux de lisses et 40 tonneaux de boulons, s'élevant à $272,346. Offre de Cox et Green, No. 7,829, 18 décembre 1874, pour la Cie. de Fer et d'Acier de West Cumberland, pour augmenter la fourniture de lisses d'acier de 5,000 à 10,000 tonneaux acceptée par le ministre. Voir No. 4,537, 5 janv. 1875. Offre de la Cie. West Cumberland, faite par voie télégraphiq. par Sir John Rose, pour l'expédition des 5,040 tonneaux de lisses, éclisses, boulons à Montréal, à une avance de £1 par tonne au lieu de les livrer à Workington, acceptée par le ministre. Voir le No. 5,101, 8 mai 1875. F. Braun à Cox et Green.
	A reporter...............	37,953,806	13 914,149	27,572,363	3,532,706		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report...............	37,953,806	13,914,149	27,572,363	3,532,706	*Chemin de fer Canadien du Pacifique.*—Suite.	
612	Oliver Davidson et Cie. section No. 5. No. 4,550. 9 fév. 1875.	189,120	....	243,150	54,030	Construire 420 milles de ligne télégraphique, du lac Supérieur à Fort-Garry ; $590 pour forêt, $435 pour prairies, y compris l'entretien.	Vingt-cinq offres reçues pour la section No. 5 ; cédule 7,244½, 12 août 1874. Troisième plus basse acceptée. Soumission faite au nom de Sutton, Thompson et Cie., Brantford ; voir 7,257, 20 juillet 1874. Plus basse, Waddle et Smith, Kingston, $189,120. Cette soumission fut d'abord acceptée, tel que recommandé par M. Fleming, l'ingénieur en chef, dans le rapport No. 7,244½, et un contrat No. 4,443, préparé ; mais les entrepreneurs ayant manqué de donner des sûretés, le contrat fut résilié ; voir No. 7,258, 21 juillet 1874. Deuxième plus basse, Sutton et Thirkell, $214,950, ont manqué de fournir des sûretés après le délai exigé par télégramme 7,804, 10 décembre 1874, et accordé par le ministre ; voir télégrame 4,489, 16 déc. 1874.
613	Cie. d'acier, fer et charbon Ebbw Vale par T. Reynolds, fils, agent, Londres, Angleterre. No. 4,537. 9 février 1875.	272,346	272,346	....	Nil.	Fournir 5,000 tonneaux de lisses d'acier à $53 53. Fournir 40 tonneaux de boulons à $117.41, livrés à Montréal.	Trente-six offres reçues pour fournir des lisses d'acier et quantité proportionnelle d'éclisses, la plus haute étant pour livrer les lisses et éclisses à Montréal à $82.73 par tonne. Cédule 8,043, 1er février 1875. Plus basse acceptée. La Cie. d'acier et de fer de West Cumberland, de Workington, Angleterre, qui a soumissionné pour fournir 5,000 tonneaux de lisses d'acier pour le même prix, $53.53 par tonne, a obtenu le contrat No. 4,540 pour la quantité de lisses d'acier offertes à ce taux.

614	Cie. du chemin de fer du Canada Central. No. 4,574. 23 mars 1875.	1,440,000	1,440,000	....	Nil.	Prolongem. du Canada Central depuis Douglas jusqu'au terminus oriental. Subvention du gouvernement, $12,000 par mille.	Pas de soumission dans ce cas. Bonus de $12,000 par mille de chemin de fer alloué par le gouvernement à la Compagnie de chemin de fer du Canada Central, en vertu de l'Acte du chemin de fer Canadien du Pacifique de 1874, 37 Vict., sec. 14. Montant du contrat, $1,440,000.
615	Hon. A. B. Foster. No. 4,554. 27 février 1875.	850,000	850,000	....	Nil.	Construire un embranchement sur la Baie Georgienne, $10,000 et 20,000 acres de terre par mille ; et une garantie de 4 pour cent par année sur $7,500 par mille pour 25 ans. Résilié. Voir O.C. 10,926, 28 fév. 1876.	Quatre soumissions reçues suivant la formule No. 1, pour construire le chemin de fer ; la plus basse étant de John Wardrop et Cie., de Brockville, dont voici les conditions :—1o. Le paiement d'une somme, par mille, de $10,000, d'après le ch. 14, 37 Vict, sec. 8, sous-section 3 ; 2o. Une quantité de terrain égale à 20,000 acres par mille ; 3o. Une garantie de 4 pour cent sur une somme de $40,000 piastres par mille pour 25 ans. Voir cédules 8,283 et 8,280, 16 mars 1875. Aussi, quatre soumissions reçues, suivant la formule No. 2, pour l'exploitation continue du chemin de fer, dont la plus basse acceptée ; voir O.C. 8,136, 11 février 1875, rapport du Conseil 4,628, 2 février 1875, et cédule 8,280, 16 mars 1875. Cette soumission a été faite par N. C. Munson, Boston, qui l'a transférée, ainsi que tous ses intérêts, à l'hon. A. B. Foster, par contrat daté le 28e jour de janv. 1875 ; voir O.C. 10,218, 27 fév. 1875.
616	Sifton et Ward. No. 4,570. 3 avril 1875.	363,420	....	406,194	42,774	Nivellement et construction de ponts de Fort William à Shebandowan.	Trente-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $809,150 ; cédule 8,583, 15 avril 1875. Troisième plus basse acceptée ; O. C. 8,370, 18 mars 1875. Plus basse, E. A. Charters et Cie., $363,420, retirée. Voir O.C. 8,370, et télégramme inclus dans la soumission No. 8,602, daté le 22 fév. 1875. Deuxième plus basse, G. W. Taylor, $397,520, retirée ; voir O.C. 8,370, 18 mars 1875, et 8,324, datée le 15 mars 1875.
	A reporter.........	41,068,692	16,476,495	28,221,707	3,629,510		

TRAVAUX PUBLICS, CANADA—*Suite*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chemin de fer canadien du Pacifique.*—Suite.	
	Report..............	41,068,692	16,476,495	28,221,707	3,629,519		
617	Sifton et Ward. No. 4,572. 3 avril 1875.	377,250	....	402,950	25,700	Nivellement et construction de ponts, de la rivière Rouge au lac à la Croix.	Vingt-deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $609,770 ; cédule 9,516½, 19 mars 1875. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Wallace, McMahon et Campbell, Ste. Catherine, $377,250, n'a pu trouver les cautions requises. Voir télégramme inclus dans la soumission No. 9,327, 18 mars 1875.
618	Cooper, Fairman et Cie., 5 mars 1875. No. 31.	2,701	2,701	....	Nil.	Chevilles à tête ronde, 30 tonneaux à $90.04, $2,701.00.	Commandées par C. P. Sandberg, par lettre du 27 janvier 1875.
619	Cooper, Fairman et Cie., pour Naylor, Benson et Cie., et la Patent Nut and Bolt Co. No. 4,565. 9 février 1875.	259,581	259,581	....	Nil.	Fournir 5,000 tonneaux de rails d'acier à $51.10 par tonne, livrés à Liverpool, et 43 tonneaux, de boulons et écrous, à $94.90.	L'offre faite par Cooper, Fairman et Cie., le 7 janvier 1875, No. 7,879, de la part des fabricants, Naylor, Benson et Cie., à fournir 6,400 tonneaux de rails de plus, au taux de £10 10s. par tonne, livrés à Liverpool, a été acceptée par le gouvernement pour 5,000 tonneaux, et une allocation additionnelle de £2 par tonne a été accordée pour le fret jusqu'à l'Ile Vancouver, suivant l'arrangement conclu. Voir No. 7,878, 7 janv. 1875, Coopper, Fairman et Cie. à F. Braun ; No. 4,542, 7 janvier 1875, F. Braun à Cooper, Fairman et Cie. ; No. 7,943, 18 janvier 1875, Jas. Cooper à W. Buckingham ; No. 4,590, 21 Janv. 1875, F. Braun à Cooper, Fairman et Cie., et aussi la correspondance incluse No. 7,998, 13 janv. 1875.

620	Anderson, Anderson et Cie. No. 4,566. 8 avril 1878.	48,666	48,666	....	Nil.	Transport de 5,000 tonneaux de lisses d'acier de Liverpool à l'Ile de Vancouver, à $9.73½ par tonneau.	Aucune soumission. Le prix consenti avec Cooper Fairman et Cie., en faveur de Anderson et Cie. No. 4,590, 21 janv. 1875. Montant du contrat, $48,666.
621	Cie. de transport de la Rivière-Rouge, W. W. Kittson, agent. No. 4,700. 23 mai 1875.	32,044	32,044	....	Nil.	Transport des rails, chaînes, éclisses, chevilles, etc., de Duluth à Manitoba, à $15 par tonneaux de 2,000 lbs. cours des E,U. Les frais de quaiage et la livraison, etc , compris.	La soumission de la Cie. de transport de la Rivière-Rouge, acceptée par lettre, 5,189, datée 22 mai 1875.
622	Cie. des nav. à vap. des lacs et rivières des Marchands. No. 4,699. 29 juil. 1875.	30,000	....	31,000	1,000	Transport de lisses d'acier et de leurs accessoires de Montréal à Duluth ou Fort William, à $6.20 par tonneau, y compris tous les frais de quaiage, assurance, empilage, main-d'œuvre, etc. Contrat achevé le 1er janvier 1877.	Huit soumissions reçues pour 5,000 tonneaux, plus ou moins, savoir: Le plus bas, E. Samuel, Montréal, $30,000. 2e do C. Edwards, Kingston, 31,250. 3e do C. E. Jaques et Cie., Montréal.................. 31,500. 4e do C. Stephenson, Kingston 32,500. 4e do Cox et Green, Montréal 32,500. 5e do Holcomb et Stewart, Kingston.................. 33,700. 6e do J. H. Beatty et Cie., Thorold.................. 35,000. 6e do W. H. Perry, Buffalo... 35,000. Voir cédule No. 9,453, 21 juillet 1875. La plus basse retirée par le soumissionnaire. Voir télégramme No. 8,887, 12 mai 1875. Dans une soumission faite en nov. dernier, No. 8,047, 14 nov. 1874, pour fournir des lisses d'acier, W. M. Cooper, Fairman et Cie. agents, constatèrent que la différence en prix pour livrer ces lisses à Montréal ou Duluth et à la Riv. des Français serait de $5.50 par tonneau, à part les droits de havre ou quaiage à ces ports. Ces messieurs ayant offert, de la part de la ligne des navires à vapeur des lacs des Marchands, consistant en dix-huit propulseurs de première classe, pour une somme additionnelle de pas plus de soixante cents par tonneau, au prix de $5.60 demandé dans leur soumission No. 8,047 en nov. dernier, ou plutôt la somme totale de $6.20 par tonn. ($31,000 pour 500 ton'x) de transporter 5,000 ton'x de lisses de Montréal à Fort William ou Duluth et de s'attribuer le coût de main-d'œuvre, empil., assurance et frais tels que requis par l'avis, le ministre, néanmoins, recommanda que l'offre de MM. Cooper, Fairman et Cie. fût acceptée. Voir O.C. 8,760, 30 avril 1870.
	A reporter..................	41,818,934	16,819,487	28,655,657	3,656,310		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
			$	$	$	*Ch. de fer Canadien du Pacifique.*—Suite.	
	Report....................	41,818,934	16,819,487	28,655,657	3,656,310		
623	Pat. Kenny. No. 4761. 9 août 1875.	8,782	8,782	....	Nil.	Transporter des lisses d'acier de Montréal à Lachine, à 80 cents par tonneau.	Seize soumissions reçues, la plus élevée, $39,520. Cédule 9,474, 20 juillet 1875. La plus basse acceptée.
624	Holcomb et Stewart. No. 4,817. 22 sept. 1875.	6,500	6,500	....	Nil.	Transporter des lisses d'acier de Montréal à Kingston, à $1.30 par tonneau.	Trois soumissions reçues, la plus élevée, $7,500. La plus basse acceptée.
625	Moses Chevrette. No. 4,698. 3 juin 1875.	1,600	1,600	....	Nil.	Construire la maison de l'ingénieur du district de P.A.	Quatre soumissions reçues, la plus élevée, $1,900. La plus basse acceptée par M. Hazlewood.
626	Oliver Davidson et Cie. No. 4,959. 6 sept. 1875.	3,000	3,000	....	Nil.	Construire une maison de première classe,	Pour le personnel du génie à Fort William. Contrat donné sans soumissions.
627	Sifton et Ward. No. 4,856. 4 oct. 1875.	14,560	14,560	....	Nil.	Fournir 56,000 traverses à 26 cents chaque.	Vingt-quatre soumissions reçues, la plus élevée, $26,320. La plus basse acceptée et contrat passé par M. Hazlewood, les circonstances étant trop urgentes pour attendre l'autorité du département. Thos. Marks et frères du Débarcadère du Prince Arthur soumissionnèrent au même taux que Sifton et Ward.
						Canal Welland.	
628	John Carroll. No. 5,229. 10 août 1876.	97,914	97,914	....	Nil.	Agrandissement de la section No. 26, entre Port Robinson et Welland. Longueur, un mille. Elargir le canal jusqu'à 100 pieds au fond et creuser 2½ à	Quatre soumissions reçues, la plus élevée, $188,160. Cédule 53,000, 6 août 1875. La plus basse acceptée. La soumission de Denison, Belden et Cie, retirée par lettre No. 52,999, 25 juin 1876.

						2¾ à 3 pds., formant des chemins de halage, tranchées, etc. Excavation dans l'argile dure. Evaluation de l'ingénieur.	
						Canal Lachine.	
629	Rodgers, Kelly et Cie. No. 4,890 21 janvier 1876.	249,150	249,150	....	Nil.	Agrandissement de la section No. 10. Longueur, 1,400 pieds. Une écluse de garde, culées du pont-tournant, nouveau chenal de 150 pieds de large au fond, et de 15 pieds de profondeur en aval de l'écluse et 13 pieds en amont. Eval. de l'ingénieur.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $505,750. Voir cédule No. 58,078 Plus basse soumission acceptée.
630	John Lyons et Cie. No. 4,892. 29 janvier 1876.	283,800	283,800	....	Nil.	Agrandissement de la section No. 9, à 1,000 pieds en aval de l'écluse de garde de Lachine. Longueur, 6,000 pieds du côté est, chenal de 150 pds. de large et 13 pieds de profondeur. Excavation dans la terre et le roc. Evaluat. de l'ingénieur.	Vingt-deux soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $515,590. Voir cédule No. 58,031. Plus basse soumission acceptée.
631	Wm. Davis et Fils. No. 4,952. 3 avril 1876.	725,617	725,617	....	Nil.	Agrandissement de la section No. 11. Former une nouvelle entrée par une ligne continue de jetée de 6,200 pds. en long., sur le côté sud de la présente entrée. Chenal de 150 pds. de large et d'une profond. de 15 pieds. Excavation dans le roc Evaluation de l'ingénieur.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,599,635. Voir cédule No. 61,975. Plus basse soumission acceptée. O. C. 59,210, 6 mai 1876.
632	Whitney et Doty. No. 4,946. 6 avril 1876.	263,383	263,383	....	Nil.	Agrandissement, section No. 4, entre la décharge au-dessus du pont-tournant du ch. de fer du G.T. et à la tête de l'île en aval de l'écluse de St. Gabriel. Longueur, 3,000 pds.; comprenant les jetées et les culées pour les ponts-tournants de Brewster et du ch. de fer G.T., changem. au ponceau sous le canal pour les conduits de l'aqueduc de Montréal. Elargir le chenal de 200 pds. et le creuser de 13 pds. Excav. dans la terre et le roc. Eval. de l'ingénieur.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $425,626. Plus basse acceptée; O.C. 59,210, 6 mai 1876. Voir cédule No. 60,091. Si le département des Travaux Publics pourvoit à un endroit pour déposer les déblais, $263,383; si l'entrepreneur y pourvoit, $265,549.
	A reporter............	43,473,240	18,473,793	28,655,657	3 656,210		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Canal Lachine.*—Suite.	
	Report....................	43,473,240	18,473,793	28,655,657	3,656,210		
633	A. Charlebois. No. 4,948. 6 avril 1876.	261,412	261,412	....	Nil.	Agrandissement, section No. 5. Longueur, 4,200 pieds; entre le bas des factoreries de la Côte St. Paul et le centre du déversoir, au-dessus du pont-tournant du chemin de fer du G.-T.; comprenant un déversoir et un siphon renversé, ponceau pour la rivière St. Pierre, élargir le chenal de 200 pds. et le creuser à une profondeur de 13 pds. Excavation dans la terre et le roc. Eval. de l'ing.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $626,793 ou $658,768. Voir cédule No. 61,944. Plus basse acceptée; O.C. 59,210, 6 mai 1876. Si le département des Travaux Publics pourvoit au terrain pour déposer les déblais, $261,412; si l'entrepreneur y pourvoit, $269,822.
634	O'Brien, Sullivan et Cie. No. 4,950. 10 avril 1876.	310,465	....	316,280	5,915	Agrandissement, section No. 8. Longueur, 7,500 pieds. Agrandir le chenal à une largeur moyenne de 150 pieds; profondeur, 13½ pieds. Evaluation de de l'ingénieur.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $528,600. Voir cédule No. 61,953. Deuxième plus basse acceptée; O.C. 59,210, 6 mai 1876. Plus basse, Wm. Davis et Fils, $210,365; rejetée, cette maison ayant déjà un contrat sur ce canal.
635	Wm. Davis et Fils. No. 4,955. 26 avril 1876.	712,527	712,527	....	Nil.	Agrandissement, sections Nos. 6 et 7. Longueur, 10,000 pieds, 700 pieds en aval de la Côte St. Paul, jusqu'au côté ouest; comprenant une nouv. écluse, etées et culées pour pont-tournant à la Côte St. Paul,	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,197,580. Voir cédule No. 61,963. Plus basse acceptée; C.C. 59,210, 6 mai 1876.

						le chenal devant être agrandi de 150 pieds, et approfondi de 13 pieds. Excavation dans la terre et dans le roc. Evaluation de l'ingénieur.	
						Canal de Cornwall.	
	Gordon, Woodward et Chamberlin. No. 5,153. 23 août 1876.	413,873	413,873	....	Nil.	Section No. 1.—Construction de deux écluses, un déversoir, et l'érection d'une nouvelle entrée inférieure au chenal, y compris le dragage, les jetées à l'entrée, etc, excavation dans la terre et dans le roc. Les écluses devront être de 270 pds de long, 45 pieds de large au fond ; la profondeur de l'eau sur les buscs devra être de 13 pieds.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $678,791. Cédule 62,030. 20 septembre 1876. Plus basse acceptée.
						Canaux du St Laurent.	
637	E. E. Gilbert. No. 4,904. 16 fév. 1876.	43,250	43,250	....	Nil.	Construire un remorqueur à mancelle devant faire le service dans les rapides du St. Laurent.	Pas de soumissions demandées. M. Page est autorisé de donner l'entreprise à M. Gilbert. Montant, $43,250.
638	Morland, Watson et Cie. Marché No. 4,905. 8 fév. 1876.	7,436	7,436	....	Nil.	Commande de 7,500 pieds de la meilleure triple chaîne à grues de Joseph Wright et Cie., 1¼ pouce, de 15 p. c. plus forte que ne l'exige l'Amirauté, la tension de rupture était de 100 p. c. plus grande que l'épreuve de l'Amirauté, tel que décrit et indiqué sur les dessins fournis ; pour le remorqueur qui doit faire le service dans les rapides du St. Laurent.	Pas de soumissions. M. Page est autorisé à donner l'entreprise à Morland, Watson et Cie. Montant, $7,436.
						Canal de Carillon.	
39	R. P. Cooke et Cie. No. 4,999. 8 juin 1876.	23,487	23,487	....	Nil.	Arrangement pour les extras, etc., du contrat No. 4,108 pour digue, glissoire, etc., rapides de Carillon, rivière Ottawa.	Arrangement avec R. P. Cooke et Cie., que lors du paiement du prix des extras ($23,487) alloué par l'ingénieur en chef des Travaux Publics comme valeur de certains ouvrages exécutés en addition à ceux pourvus par le contrat, comme règlement au complet des réclamations y concernées, ils devront signer un document désavouant tout droit ou intention de réclamer la nullification de leur contrat. Voir No. 35,571, 3 juin 1876.
	A reporter...............	45,245,590	19,935,778	28,971,937	3,662,125		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$		
	Report.........	45,245,590	19,935,778	28,971,937	3,662,125	*Canal St. Pierre, Cap-Breton, N.E.*	
641	S. P. Tuck. No. 4,990. 13 juin 1876.	39,544	39,544	....	....	Agrandir l'écluse de 48 pieds de large, au lieu de 36 pieds, tel que mentionné dans l'ancien contrat.	Addition à l'ancien contrat, No. 4,755. Voir le rapport de H. F. Perley, No. 59,258, 5 mai 1876, qui soumet et recommande d'accepter l'offre de S. P. Tuck; aussi O.C. 59,603, 26 mai 1876.
						Edifices publics.	
642	Thos. Dobbie et W. Grierson. No. 5,016. 21 juillet 1876.	18,641	18,641	....	Nil.	Construction d'un nouveau bureau de poste, maison de douane et bureau du Revenu de l'Intérieur, Guelph.	O.C 59,598, 26 mai 1876, autorisant l'achat de terrain, etc., pour $4,000. Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $26,288; cédule 61,467, 25 août 1876. Plus basse acceptée.
643	A. McKenzie. No. 5,170. 3 oct. 1876.	117.432	117,432	....	Nil.	Construction d'un pénitencier, etc., près de Dorchester, N.B.	O.C. 58,777, 20 avril 1877, autorisant l'achat de terrain, etc., $13,000, $4,400, $4,200. Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $184,384; voir cédule No. 62,187, 24 juillet 1876. Plus basse pour tout l'ouvrage acceptée. Les prix ayant été trouvés trop élevés par le ministre, les quatre plus bas soumissionnaires ont été priés de subdiviser leur soumission suivant la subdivision des travaux qui doit être faite par M. Scott; voir Nos. 36,638, 36,639, 36,640, le résultat étant comme suit:

							No. | Contrat No. 1. | Contrat No. 2. | Total. | | $ | $ | $ A. McKenzie ......61,406 72,080 45,352 117,432 E. Milliken.........61,407 67,209 52,922 120,131 J. S. Armstrong..61,433 76,800 48,200 125,000 R. Brunton 61,222 69,000 66,100 135,100
644	MacDonald et Cie. No. 5,184. 13 oct. 1876.	4,020	4,020	....	Nil.	Renouvellement des appareils de chauffage dans la bâtisse fédérale à Charlottetown, I. P. E.	Deux soumissions reçues, Nos. 61,118, 4 août 1876, et 61,559, 29 août 1876, la plus haute s'élevant à $4,132; voir le résumé inclus dans le No. 61,559, 29 août 1876. Plus basse acceptée.
645	Wm. Irving. No. 5,193. 21 oct. 1876.	4,874	4,874	....	Nil.	Travaux d'excavation, maçonnerie et briqueterie pour les fondations du mur ajouté au collége militaire de Kingston.	Six soumissions reçues par M. Gage, l'architecte; voir No. 61,330, 16 août 1876. Sur recommandation de l'architecte en chef du département, la plus basse soumission, sav., celle de Wm. Irving amendée suivant les instructions verbales du ministre à M. Gage, fut acceptée; voir No. 61,215, 14 août 1876.
						Edifices Publics, Ottawa.	
646	Stewart Woodland. Lettre No. 60,244. 13 juin 1876.	5,218	5,218	....	Nil.	Pavage Ewart, terrains publics, Ottawa.	Vingt-six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $13,951; cédule 60,365, 28 juin 1876. Plus basse acceptée.
647	E. J. Charlton. No. 5,183. 13 oct. 1876.	1,886	1,886	....	Nil.	Approvisionnement de 350 tonnes de houille bitumineuse écossaise pour grille.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,170; cédule 62,196, 18 sept. 1876. Plus basse acceptée; voir No. 62,190, 15 sept. 1876.
	A reporter...............	45,437,205	20,127,393	28,971,937	3,662,125		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et les prix adjugés.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$		$		*Edifices Publics, Ottawa.*—Suite.	
	Report	45,437,205	20,127,393	28,971,937	3,662,125		
648	J. W. McRae. No. 5,182. 11 oct. 1876.	840	840	....	Nil.	Approv. de 150 ton'x de charbon anthracite Lehigh, (*egg size*)...	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,080; cédule 62,196, 18 sept. 1876. Plus basse acceptée; voir 62,193, 12 sept. 1876.
649	Louis Beaucage. No. 5,209. 3 nov. 1876.	450	....	475	Nil.	Enlèv. de la neige, Rideau Hall..	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,175; cédule 63,070, 23 oct. 1876. Deuxième plus basse acceptée, O.C. 63,198, 14 nov. 1876. Plus basse, Jas. Carthy, $450, retirée; voir O.C. 63,198, 14 nov. 1876.
650	M. O'Leary. No. 5,210. 3 nov. 1876.	470	....	535	65	Enlèvement de la neige............	Dix-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1.150. Cédule 63,185, 23 oct. 1876. Deuxième plus basse acceptée; O.C. 63,198, 14 nov. 1876. Plus basse, F. O'Reilly, $470; retirée. Voir O.C. No. 63,198 et dossier de la cédule No. 63,185.
						Havre et jetées.	
651	Hugh McDonald. No. 4,881. 8 fév. 1876.	8,500	8,500	....	Nil.	L'Ardoise, sur le côté est de la baie St. Pierre, comté de Richmond, C.B., N.E. Construction d'un brise-lames de 400 pieds de long et 14 pieds de large sur le dessus, avec revêt. de 1 dans 3.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $18,770. Cédule 57,708, 8 mars 1876. Plus basse acceptée.

652	Jno. Castleman. No. 4,997. 26 mai 1876.	7,500	7,500	....	Nil.	Port Burwell, lac Erié, dragage du chenal entre les piliers d'entrée dans les havres à 10 pieds de profondeur à l'eau basse ; environ 30,000 verges cubes devant être enlevées. Excavation à être mesurée sur les chalans.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $100 par jour de 10 heures. Cédule 60,095, 19 juin 1875. Plus basse acceptée, à $74.00 par jour de 10 heures.
653	J. Hunter et Jas. Murray, No. 5,009. 3 août 1876...	17,700	17,700	....	Nil.	Havre de Toronto, lac Ontario. Dragage au quai de la Reine, à une profondeur de 14 pieds de la ligne des basses eaux, ou à la surface du roc où il émerge, ou plus de 14 pieds si c'est nécessaire. Excavation mesurée sur les chalans.	Treize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $135 par jour de 10 heures. Cédule 61,402, 13 août 1876. Plus basse acceptée, à $69 par jour de 10 heures.
654	Hunter, Morse et Cie. No. 5,014. 3 août 1876.	5,600	....	5,999	399	Baie du Tonnerre, lac Supérieur. Dragage de la partie extérieure du chenal, tel qu'indiqué.	Deux soumissions reçues, la plus haute étant au taux de $15 par heure, laquelle a été acceptée sur la recommandation de l'ingénieur en chef. Voir No. 60,347, 30 juin 1876. Plus basse, Williams et Upham, $14 par heure ; a refusé d'accepter le contrat lorsqu'il a été imformé " qu'aucun dragueur étranger n'ait la permission de naviguer dans les eaux canadiennes sans le paiement des droits sur la machine." Voir Nos. 59,-878, 8 juin 1876, et No. 35,605, 6 juin 1876, et No. 60,080, 19 juin 1876.
						Chemin de fer Intercolonial.	
655	John F. Feed. No. 95. 3 janv. 1876.	1,995	1,995	....	Nil.	Habitation à Campbellton, pour le contre-maître des ateliers de chars, province du Nouveau-Brunswick.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,800. Plus basse, John F. Feed, $1,995, acceptée.
656	John Ryan. No. 99. 21 mars 1876.	13,224	13,224	....	Nil.	Charger du ballast avec pelle à vapeur, à North River Pit, province du Nouveau-Brunswick.	Donné sans compétition, pendant qu'on cherchait à résilier le contrat pour ballastage, Ryan et Booth. Arrangement fait avec la sanction de l'hon. ministre.
657	A. Grant. No. 98. 1er avril 1876.	2,870	2,870	....	Nil.	Buffet, Trois-Pistoles, province de Quebec.	La soumission a été reçue et contrat adjugé par C. J. Brydges, surintendant-général.
658	John J. McDonald. No. 100. 2 avril 1876.	9,125	9,125	....	Nil.	Charger du ballast avec pelle à vapeur, à McKinnon's Brook et Vale Pits, Nouveau-Brunswick.	Même explication que le contrat de Ryan, qui a été donné sans compétition pendant que l'on cherchait à résilier le contrat pour ballastage, John J. McDonald. Arrangement fait avec la sanction de l'hon. ministre.
	A reporter............	45,505,479	20,189,147	28,978,946	3,662,614		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA---*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Chem. de fer Intercolonial.*—Suite.	
	Report	45,505,479	20,189,147	28,978,946	3,662,614		
659	C. H. Mann. No. 107. 1er août 1876.	4,632	4,632	....	Nil.	Abris contre la neige et clôtures entre Moncton et Bathurst, province du Nouveau-Brunswick.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $5,954. Plus basse, Chas. Mann, $4,632 ; acceptée.
660	M. J. Hogan. No. 106. 3 août 1876.	17,824	....	20,804	2,980	Abris contre la neige et clôtures entre Campbellton et Caucapscal, provinces du Nouveau-Brunswick et Québec.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $30,571. Quatrième plus basse, M. J. Hogan, $20,804 ; acceptée. Plus basse, F. X. Lemieux, $17,824 ; avait déjà une section. 2e plus basse, A. LePage, $18,100 ; n'ayant pu exécuter le contrat précéd. 3e plus basse, J. Marmon, $18,483 ; avait déjà une section. C. J. B.
661	F. X. Lemieux. No. 104. 5 août 1876.	10,528	....	11,279	751	Abris contre la neige et clôtures entre Ste. Flavie et Rivière du Loup, Province de Québec.	Dix soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $15,886. Troisième plus basse, F. X. Lemieux, $11,279 ; acceptée. Plus basse, A. LePage, $10,528 ; ne put exécuter le contrat précédent. Deuxième plus basse, O. Moreau. $11,074 ; aucune raison. C. J. B.
662	John Marmon. No. 105. 5 août 1876.	11,353	....	14,501	3,148	Abris contre la neige et clôtures entre Caucapscal et Sayabec, province de Québec.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $21,203. 3e plus basse, John Marmon, $14,501 ; acceptée. Plus basse, A. LePage, $11,353 ; ne put exécuter le contrat précédent. Deuxième plus basse, F. X. Lemieux, $12,197 ; avait déjà une section. C. J. B.

663	Cross et Dwyer. No. 103. 21 septembre 1876.	17,000	17,000	....	Nil.	Prolongement de la jetée de Rimouski, province de Quebec.	Quinze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $39,000. Plus basse, Cross et Dwyer, $17,000; acceptée.
						Ch. de fer Canadien du Pacifique.	
664	Cie. de navigation sur les lacs et rivières, des Marchands. Jacques et Cie., agents.	89,060	89,060	....	Nil.	Transport de 10,000 à 20,000 ton'x de rails d'acier de Montréal, Lachine ou Kingston. De Montréal à Duluth, $4.50 par ton.; de Lachine à Duluth ou Fort William, $4.50 par ton.; de Kingston à Fort William, $2.75 par ton.; de Kingston à Duluth, $3.25 par ton.	Offre acceptée par lettre 6,519, 16 mai 1876. Offre No. 10,575, 31 décembre 1875. Taux devant couvrir tous les frais d'assurance, quaiage, empilage et main-d'œuvre, $89,060. Contrat complété le 1er janvier 1877.
665	Cie. de transportation de la Riv. Rouge. W. W. Kittson, agent. 16 mai 1876.	174,806	174,806	....	Nil.	Transport de lisses, etc., de Duluth à Manitoba. Liste des prix No. 11,289.	Offre No. 11,289, 19 avril 1876, acceptée par lettre 6,521, 16 mai 1876.
666	Purcell et Ryan. No. 5,007. 7 juin 1876.	1,037,061	1,037,061	....	Nil.	Terrassement, ponts, etc., Crique Sunshine à la Riv. des Anglais. Posage de lisses et ballastage, Fort William à Riv. des Anglais.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,635,660. Cédule 12,375½, 22 mai 1876. Plus basse acceptée.
667	James Isbester. No. 5,012. 17 juil. 1876.	30,989	30,989	....	Nil.	Construct. d'une maison pour les machines à dix compartiments, à l'empl. de ville, Fort William, près la baie du Tonnerre, pour le ch. de fer Canad. du Pacifique	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $38,900. Cédule 12,383, 22 mai 1876. Plus basse acceptée.
668	R. Fuller. Lettres No. 11,139, 31 mars 1876, et No. 11,200, 6 avril 1876.	15,000	15,000	....	Nil.	Ligne télégrap. entre Livingston et Edmonton. Longueur totale 520 milles. Défricher environ 280 milles de forêt, savoir: 230 milles d'une largeur de 12 pds, et 50 milles d'une largeur de 50 pieds, formant un total d'envir. 600 acres de terre défrichée à $25 par acre. Voir No 11,200 du rapport de S. Fleming, 6 avril 1876.	Travaux additionnels au contrat No. 4,472 adjug. au même entrepreneur, par ordre du ministre, No. 6,386, 7 avril 1876, sur recommandation de S. Fleming, écr. Voir Nos. 11,139, 31 mars 1876; 6,371, 6 avril 1876, et 11,200, 7 avril 1876.
669	Oliver, Davidson et Cie. O. C. 11,508. 19 mai 1876.	4,200	4,200	....	Nil.	Opérer une ligne de télégraphe entre le lac Supérieur et la Riv. Rouge, ameublem. de bureaux, instruments et opérateurs; 420 milles à $10 par mille par année	Travaux additionnels au contrat No. 4,550. Offre des entrepreneurs pour la construction de la ligne acceptée par O.C. No. 11,508, 19 mai 1876, telle que recommandée par M. Fleming dans son rapport No. 11,368, 3 mai 1876, les condit. étant consid. raisonnables.
	A reporter..............	46,917,932	21,561,895	29,025,530	3,669,493		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
			$	$	$	*Ch. de fer Canadien du Pacifique.*—Suite.	
	Report..................	46,917,932	21,561,895	29,025,530	3,669,493		
670	Wilmot Kennedy. No. 5,268. 26 jan. 1877.	170,826	....	174,425	3,599	Construction d'un quai et terminus en eau profon., près du quai à délestage, à St. Jean, N.B. Estimation de l'ingén. $213,000.	Vingt soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $249,300 ; cédule 12,820, 20 déc. 1876. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Geo. R. Crowe, $170,826. M. Brydges a établi dans le No. 12,864, 28 déc. 1876, que ce M. Crowe était incapable de donner les garanties voulues.
671	Denis Coholan. No. 5,288. 21 fév. 1877.	5,000	5,000	....	Nil.	Louage du remorq. *John Mitchell*, pour touage requis en rapport avec le dragage pour le terminus en eau profonde, St. Jean, N.B.	Trois soumissions reçues. Plus basse acceptée. Cédule No. 13,199, 22 jan. 1877.— Pour replacer un chalan chargé.......$3 25 do do lége.... .... 1 50 do do chargé dans un lieu sûr 1 50 do dragueur sur les lieux des travaux..........10 00 do dragueur dans un lieu de sûreté 4 00
672	Cie. houillère d'Halifax No. 13,953. 16 juin 1877.	40,500	....	44,550	4,050	Approv. du charbon requis pour le chem. de fer Intercolonial, à $1.65 par ton. de 2,240 lbs.	Cinq soumissions reçues. Deuxième plus basse acceptée ; cédule No. 13,953, 16 jan. 1877. Plus basse, Cie. houillère de Vale, à $1.50 par tonne, $40,500.
673	Cie. houillère Intercoloniale No. 8,262. 17 juil. 1877.	13,450	13,450	....	Nil.	Approv. du charbon requis pour le ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard, à $2.69 par tonne.	Cinq soumissions reçues. Plus basse acceptée. Cédule No. 13,953, 16 jan. 1877.

674	Compagnie des houillères de Spring Hill. 17 juillet 1877.	40,500	....	51,300	10,800	Fournir la houille nécessaire pour le chemin de fer Intercolonial, à $1.90 par tonne.	Cinq soumissions reçuse. La quatrième plus basse acceptée. La plus haute, compagnie des houillères de Vale, à $1.50 par tonne, $40,500; deuxième plus basse, compagnie des houillères, Halifax, à $1.65 par tonne, $44,550; troisième plus basse, compagnie des houillères Intercolonial, à $1.70 par tonne, $45,900. Cédule No. 13,953, 6 jan. 1877.
675	Fabrique de locomotives et machines, etc., Kingston.	25,350	....	25,500	150	Fournir trois locomotives.........	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $27,000. La seconde plus basse acceptée. La plus basse, Cooper, Fairman et Cie., $25,350.
676	Compagnie d'acier du Canada. 8 jan. 1877.	9,400	....	9,600	200	Fournir 800 roues de chars, à $12 chaque.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,600. La plus basse acceptée. La plus basse, la cie. des chars, London $9,400 2ème plus basse J. Harris et Fils....... 9,600 do J. McDougal et Cie.... 9,600 do cie. d'acier du Canada. 9,600
677	Jas. Crossen	103,000	....	105,800	2,800	Fournir 200 wagons à fret fermés.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $103,000. La deuxième plus basse acceptée. La plus basse Wm. Hamilton et Fils, $128,000.
678	Ontario Car Co.	51,500	....	53,000	1,500	Fournir 100 wagons à fret fermés.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $64,000. La troisième plus basse acceptée.
						Chemin de fer du Pacifique.	
679	Sutton, Thompson & Whitehead. No. 5,258. 9 jan. 1877.	1,443,175	....	1,593,825	150,650	Nivellement depuis le Lac La Crosse, jusq. Portage du Rat et le posage des lisses depuis la Rivière Rouge jusqu'au Portage du Rat. (Section No. 15.)	Vingt et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,562,090. La troisième plus basse acceptée. Cédule des soumissions No. 12,999. La plus basse A. P. McDonald et Cie., $1,443,175; la seconde plus basse, Martin et Charlton, $2,950,000.
680	Cooper, Fairman et Cie. No. 5,320. 12 mai 1877.	13,738	13,738	....	Nil.	Fournir 250 tonnes de chevilles, à $54.95 par tonne.	Sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $18,750. La plus basse acceptée.
		48,834,371	21,594,083	31,083,530	3,843,242		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Havres et jetées.*	
	Report..............	48,834,371	21,594,083	31,083,530	3,843,242		
681	Beaton et McDonald. No. 5,324. 18 août 1877.	3,945	3,945	....	Nil.	Construire un nouveau caisson à l'extrémité extérieure du brise-lame de l'anse McNair.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,000. Cédule No. 56,739. La plus basse acceptée.
682	McLaren et Walker. No. 5,418. 23 août 1877.	11,469	11,469	....	Nil.	Construire une jetée au havre de Kincardine, Ontario.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $12,906. Cédule No. 68,243. La plus basse acceptée.
683	Archer et Cie....................	2,810	2,810	....	Nil.	Fournir du bois pour les jetées à Berthier et L'Islet.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,160. Cédule No. 68,570. La plus basse acceptée.
684	John Mulhally. No. 5,450. 16 oct. 1877.	3,477	3,477	....	Nil.	Construire un brise-lames à la baie St. Pierre, comté de King, I.P.E.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $16,500. Cédule No. 69,151. La plus basse acceptée.
685	D. A. McDonald. No. 5,463. 8 déc. 1877.	9,964	9,964	....	Nil.	Prolon. le brise-lames et creuser le canal au havre Shippegan, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick.	Quatre soumissions reçues. La plus basse acceptée.
686	James E. Simmons. No. 5,492. 18 déc. 1877.	9,700	9,700	....	Nil.	Construire une forte digue à Oromocto Shoals, rivière St. Jean, Neuveau-Brunswick.	Vingt et une soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $28,952. Cédule No, 71,046. La plus basse acceptée.

						Canaux.	
687	David S. Booth. No. 5,262. 17 juin 1877.	117,958	....	122,905	4,947	Fournir du bois pour les portes d'écluse des canaux de Welland, Williamsburgh, Lachine et Beauharnois.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $356,605. Cédule No. 64,485. Troisième plus basse acceptée. Plus basse, Oliver et Brown, $117,958. Deuxième plus basse, Brown Frères, $119,579.
						Canal Welland.	
688	Ferguson, Mitchell et Symmons. No. 5,437. 25 sept. 1877.	105,086	....	112,311	7,225	Agrandissement du canal, section No. 28.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $215,650. Cédule No. 70,027. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Hunter, Murray et Cleveland, $105,086.
689	Hunter, Murray et Cleveland. No. 5,439. 26 sept. 1877.	778,806	778,806	....	Nil.	Agrandissement du canal, section No. 27.	Dix-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,156,576. Cédule No. 70,009. Plus basse acceptée.
690	Hunter, Murray et Cie. No. 5,441. 26 sept. 1877.	449,484	449,484	....	Nil.	Agrandissement du canal, section No. 35.	Quatorze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $750,167. Cédule No. 70,081. Plus basse acceptée.
691	Robert J. Campbell. No. 5,442. 26 sept. 1877.	477,079	....	488,856	11,777	Agrandissement du canal, sections Nos. 17 et 18.	Dix-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $692,158. Cédule No. 70,112. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Hunter et Murray, $477,079.
692	Haney, Haney et Parry. No. 5,444. 29 sept. 1877.	244,253	....	250,678	6,725	Agrandissement du canal, sections Nos. 19 et 20.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $423,903. Cédule No. 70,112. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Hunter et Murray, $244,253.
693	Ambrose Clark. No. 5,457. 29 oct. 1877.	276,238	276,238	....	Nil.	Agrandissement du canal, section No. 33.	Dix-sept soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $582,841. Cédule No. 70,045. Plus basse acceptée.
694	Ambrose Clark. No. 5,459. 29 oct. 1877.	318,383	318,383	....	Nil.	Agrandissement du canal, section No. 34.	Seize soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $754,881. Cédule No. 70,064. Plus basse acceptée.
						Canal St. Pierre.	
695	Jas. T. Kennedy. No. 5,489. 23 oct. 1877.	242,624	242,624	....	Nil.	Agrandissement du canal........	Pas de soumissions. Jas. T. Kennedy s'est rendu caution pour S. P. Tuck, et a accepté le transport de son entreprise.
	A reporter...........	51,885,647	23,700,983	32,058,580	3,873,916		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics.*	
	Report..................	51,885,647	23,700,983	32,058,580	3,873,916		
696	Commissaires de l'Aqueduc d'Ottawa. No. 5,266. 6 mars 1877.	9,000	9,000	....	Nil.	Fournir de l'eau aux édifices publics, Ottawa, le bureau de poste et Rideau Hall.	Un arrangement fait avec l'aqueduc de la cité d'Ottawa pour fournir l'eau.
697	Wm. Irving. No. 5,309. 18 avril 1877.	45,475	45,475	....	Nil.	Construire le département d'éducation, collége militaire, Kingston.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $57,800. Plus basse acceptée.
698	Peterson et Law	1,440	....	1,500	60	Fournir un escalier en fer pour le prolongement du bloc ouest, Ottawa.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $2,586. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, John Stewart, $1,440 ; il a retiré sa soumission par lettre No. 69,505.
699	W. P. Bartley et Cie. No. 5,426. 22 août 1877.	11,613	11,613	....	Nil.	Fournir une machine et un élevateur pour l'entrepôt de vérification, Montréal.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $22,500 ; cédule No. 68,376. Plus basse acceptée.
700	James Perry. No. 5,429. 22 août 1877.	3,400	3,400	....	Nil.	Gazomètres à Rideau Hall.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $4,395 ; cédule No. 68,358. Plus basse acceptée.
701	Robert Mitchell et Cie. No. 5,430. 4 sept. 1877.	2,500	....	2,690	190	Fournir des appareils de chauffage pour l'entrepôt de vérification, Montréal.	Neuf soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $14,500 ; cédule No. 68,376. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Richard Patton, $2,500.

702	John Waddell. No. 5,431. 4 sept. 1877.	2,598	2,598	....	Nil.	Construire des étables aux casernes de la Tête du Pont, Kingston.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $3,873; cédule No. 68,747. Plus basse acceptée.
703	James Howley. No. 5,432. 5 sept. 1877.	3,270	3,270	....	Nil.	Faire des chemins, barrières, trottoirs, clôtures, pour l'entrepôt de vérification.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $5,000; cédules No. 69,082 à 69,086. Plus basse acceptée.
704	T. C. Richards. No. 5,446. 6 oct. 1877.	4,290	....	4,842	552	Construire des résidences, une boulangerie et une chapelle à la Grosse-Ile.	Huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $7,300; cédule No. 69,587. Deuxième plus basse acceptée. Plus basse, Pierre Lereault, $4,290.
705	S. O. et A. Fowler. No. 5,452. 3 oct. 1877.	691	691	....	Nil.	Construire une clôture et des barrières sur les terrains militaires, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.	Cinq soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,980; cédule No. 69,790. Plus basse acceptée.
706	Holbrook et Mollington. 11 oct. 1877.	6,480	6,480	....	Nil.	Ciselure au prolongement du bloc ouest des édifices des départements, Ottawa.	Arrangement fait avec MM. Holbrook et Mollington pour cet ouvrage à leur offre de $6,480; voir No. 70,126.
707	Matheson, Young et Cie. No 5,473. 23 novembre 1877.	6,500	6,500	....	Nil.	Fournir l'appareil de chauffage au bloc de l'éducation du Collége Militaire de Kingston.	Douze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,850; cédule No. 70,491. Plus basse acceptée.
708	B. Mooney et fils. No. 5,480. 14 nov. 1877.	24,677	24,677	....	Nil.	Construire une partie des murs de fondation de la maison de douane, St. Jean, N.-E.	Onze soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $37,561; cédule No. 70,502. Plus basse acceptée.
709	Eugène Jetté. No. 5,483. 13 nov. 1877.	449	449	....	Nil.	Enlever la neige des édifices publics, Ottawa.	Trente soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,000; cédule No. 70,956. Plus basse acceptée.
710	Morris Curran No. 5,484. 14 nov. 1877.	310	310	....	Nil.	Enlever la neige de Rideau Hall, Ottawa.	Trente-huit soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $1,110; cédule No. 70,985. Plus basse acceptée.
	A reporter...............	52,008,030	23,815,136	32,067,612	3,874,718		

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix du contrat adjugé au plus bas soumissionnaire.	Prix des contrats adjugés à d'autres.	Différence entre la plus basse soumission et le prix donné.	Nature de l'entreprise.	Explications.
		$	$	$	$	*Edifices publics*—Suite.	
	Report	52,008,030	23,815,136	32,067,612	3,874,718		
711	Bernard Mooney et fils. No. 5,493. 14 nov. 1877.	6,073	6,073	....	Nil.	Réparations au magasin militaire, rue Sydney, St. Jean, N.B.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $9,131; cédule No. 69,806. Plus basse acceptée.
						Havres et jetées.	
712	Pierce Doyle. No. 5,491. 9 janvier 1877.	12,575	12,575	....	Nil.	Construire un brise-lames à Malpèque, Ile du P.-E.	Six soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $24,890; cédule No. 69,150. Plus basse acceptée.
713	Read, Stevenson et Cie. No. 5,542. 14 février 1878.	7,000	....	9,000	2,000	Prolonger le brise-lames à Clifton, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick.	Quatre soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $14,950; cédule No. 69,179. Troisième plus acceptée. Plus basse, J. McDonald et Cie, $7,000. Deuxième plus basse, H. Clancy et Cie., $7,894.
						Chemin de fer du Pacifique.	
714	Wm. Robinson. No. 5,577. 22 fév. 1878.	41,250	....	72,600	31,350	Fournir 165,000 traverses pour l'embranchement de Pembina.	Trois soumissions reçues, la plus haute s'élevant à $72,600; cédule No. 15,156. Troisième plus basse acceptée. Plus basse, A. F. Martin, $41,250. Deuxième plus basse, J. M. Quigley, $44,500.
	Total...............	52,075,238	23,834,094	32,149,212	3,908,068		

INDEX ALPHABETIQUE DES ENTREPRENEURS.

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

Index alphabétique des entrepreneurs—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX ALPHABÉTIQUE des entrepreneurs.—*Suite.*

INDEX.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

CANAL DE GRENVILLE.

HAVRES ET JETEES.

HAVRES ET JETÉES.—*Suite.*

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Brise-lames du havre de Collingwood, Ont	C. W. Moberly	100
Jetée du havre de Kincardine, Ont	J. H. Johnston	100
Jetée de la Baie St. Paul, P.Q	A. Gagnon	101
Brise-lames de l'île Chantry, Ont	Andrew Lindsay	101
Jetée et dragage, havre de Meaford, Ont	John S. Tolton	112
Jetée d'Ingonish-Sud, N.-E., etc	Ross et McKay	113
Améliorations au havre de Goderich, Ont	D. Moore et Cie	113
Réparations au havre d'Inverhuron, Ont	P. S. McLaren	114
Dragage, havre de Picton, Ont	C. Daly	114
do havre d'Owen Sound, Ont	Cie. du c. de f. Tor'to, Grey et Br.	115
Jetée du havre de Cobourg Ont	Rowe et Koyl	115
Dragage, rivière au Saumon, Shannonville, Ont	C. Daly	115
Brise-lames de la pointe du Nègre, havre de St. Jean, N.B	J. Duffy et Cie	115
Jetées et dragage, havre de Port Hope, Ont	C. W. Moberly et Cie	115
Brise-lames, New London, I.P.E	G. & H. McKay	116
Jetées et dragage, havre de Bayfield, Ont	J. S. McEwen et Cie	116
Brise-lames, havre de Richibouctou, N.B	T. McManus et fils	116
Jetée de Chicoutimi, P.Q	W. Warren	117
Brise-lames de la baie Jordan, N.-E	Sutherland et Cochrane	142
Réparations, etc., du brise-lames de Tignish, I.P.E	D. G. McDonald	143
Brise-lames de la Pointe-du-Chêne, N.B	A. Wilson	143
do do N.-E	W. Wickwire	143
Améliorations du havre de Victoria, C.-B	Thomas Spence	143
Brise-lames de la Baie-aux-Vaches, N.-E	Archibald et Cie	143
Dragage, havre d'Owen Sound, Ont	T. M. Hubbell	144
Jetée, havre de Port-Stanley, Ont	J. Ellison et fils	144
Digue et caisson, havre de Mabou, N.-E	L. et J. McKean	144
Amélioration du havre de Darlington, Ont	C. Daly	145
Réparations au quai de la Grosse-Isle, P Q	J. C. Richard	145
Prolongement de la jetée, havre de Kincardine, Ont	McLaren et Walker	145
Réparations au brise-lames de la baie Colville, I.P.E	A. Wilson	145
Amélioration du havre de Kincardine, Ont	McLaren et Walker	145
do havre de Shippegan Gully, N.B	Ed. Faye	146
Brise-lames de L'Ardoise, N.-E	H. McDonald	162
Dragage, Port-Burwell, Ont	J. Castleman	163
do havre de Toronto, Ont	Hunter et Murray	163
do Baie du Tonnerre	do	163
Addition au brise-lames de l'anse de McNair, N.E	Beaton et McDonald	168
Construction de la jetée du havre de Kincardine, Ont	McLaren et Walker	168
Approvisionnement de bois pour les jetées de Berthier et L'Islet	Archer et Cie	168
Brise-lames de la baie St. Pierre, I.P.E	John Mulhally	168
Prolongement du brise-lames du havre de Shippegan, N.B	D. A. McDonald	168
Construction de la digue des battures d'Oromocto, N.B	J. E. Simmons	168
do brise-lames de Malpèque, I.P.E	Pierce Doyle	172
Prolongement du brise-lames de Clifton, N.-B	Read, Stevenson et Cie	172

AMÉLIORATION DES RIVIÈRES.

Amélioration des rapides de Brook, rivière Trent, Ont	Jas. Dinwoodie	
Dragage de la rivière Trent, Ont	John Brown	20
Construction d'une habitation, rivière Trent, Ont	Alex. Brough	59
Dragage de la rivière Gatineau, P.Q	John Heney	59
Enlèvement de rochers, rivière Fraser, C.-B	Thos. Spence	60
Construction d'une digue, rivière St. Maurice, P.Q	O. Z. Hamel	61
Dragage, rivière Gatineau, P.Q	John Heney	94
do do	do	119
Construction d'une barge-élévateur, rivière St. Laurent, P.Q., près de Québec	Martineau et Gingras	119
Dragage, rivière Thames, Ont	Wilcox, Stock et Cie	147
do rivière Napanee	C. Daly	147

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Carvelles, fournir des	Peck, Benny et Cie	64
Pose des lisses et ballastage, sections 4, 7, 12	Fraser, Stewart et Fraser	64
Gares, Debert et Londonderry, N.E	A. McKay	65
do Maccan, Thompsons et Wentworth, N.E	A. Colborn	65
do rivière Philippe, N.E	Colburn et Black	65
Réservoir, etc., do	do	65
Gare, Athol, N.E	Douglass et Cove	65
Réservoir, Athol, N.E	do	65, 66
Wagons	Oscar Bradley	66
do	MidlandGeneralManufacturingCo	66
do	James Harris et fils	66
Remise pour les machines et gare, contruction	A. Grant	66, 67
Gares, construction	A. Lepage et Cie	67
Buffet, construction	Hillson et fils	67
Hangar à charbon, construction	do	68
Gares, construction	F. Soucey	68
do do	J. Rouleau et Cie	69
Réservoir, do	A. Matte	69, 70
do et stations de signaux, construction	McKenzie et Chisholm	70, 71
Remise pour les machines, construction	Jas. Isbester	71
Hangar à bois, do	John Moffatt	72
do fret do	T. Gallagher et fils	72
Remise pour les machines, do	G. Perkins et Cie	72
Buffet et hangar à fret, do	G. Grant et Cie	72
Gare pour les voyageurs, do	M. D. Harris	73
Remise pour les machines, do	A. Johnston et Cie	73
Hangar à fret, Campbelltown, construction	G. Perkins et Cie	73
Ligne d'embranc. et nivell. de la cour de la station, Miramichi.	Jas. Domville	73
Carvelles, fournir	Fairbairn Engineering Co	73
Fer pour toîture	Jas. Worthington	74
Pose des lisses et ballastage	F. B. Leger	75
Traverses	Michael Savoy	75
do	John Weir	76
do	D. C. King	76
do	Geo. Grant	77
Hangar à charbon, construction	D. Hawkins	77
Ligne d'embranchement à Dorchester, construction	Lowerison et McManus	77
Quai de Dorchester, construction	J. E. O'Brien	78
Traverses	F. L. McDonald	78, 79
do	P. L. Gauvreau	79
do	W. F. Costigan	79
do	Portland Locomotive Company	97
Locomotives		
Construction d'une bâtisse pour voyageurs et buffet,	J. Hillson et fils	101
Newcastle	T. Gallagher et fils	101
Remise pour les machines. construction	do	102
Locomotives, fournir	Portland Locomotive Company	102
Carvelles, do	Peck, Benny et Cie	102
Wagons-plateforme	W. Hamilton	102
Hangars et clôtures contre la neige	J. Worthington	102
Wagons à charbon	Starr Manufacturing Company	102
do do	Portland Locomotive do	102
do do	Jas. Harris et Cie	103
Ballastage de la ligne d'embranchement au quai, St. Jean	Ed. Faye	103
Pose des lisses et ballastage	J. J. Macdonald	103
Gare, Bic	A. Lepage	120
Wagons-plateformes	Wm. Hamilton	120
Trucks	Canada Car Company	120
Locomotives, fournir	Manchester Locomotive Works	120
Remblai, Richmond, N.E	Wm. Stewart	120
Travaux en treillis, embranc. p. la houille, Sussex, Moncton, etc	Sam McKean	121
Traverses	Warren Taylor	121
do	D. W. McLellan	121

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Suite.*

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Liens, fournir des	John A. Brenton	122
do	Jacob Harvey	122
do	Wm. Kennedy	122
do	J. W. Stevens	122
do	W. Faulkner, fils	122
do	John Ross	123
do	Jas. Burris	123
do	Jacob Dowl	123
do	Wm. Etter	123
do	Leblanc et White	123
do	Thos. Parker	123
do	G. W. Walker	123
do	D. D. Buchanan	124
Entrepôt de vérification, station de St. Jean	Thos. Currie	124
Carvelles, fournir des	J. E. Martineau	125
Posage et ballastage, sections Nos. 20, 21, 22, 23	Ryan et Booth	125
Clôture, entre Shubénacadie et Stewiacke	J. E. Scott et Cie	125
do Stewiacke et Brookfield	T. Lindsay	125
do Truro et Pictou	R. Christie	125
do Truro et Riversdale	G. Christie	125
do Windsor et Elmsdale	A. Macdonell	126
do Milford et Elmsdale	Forbes et McLeod	126
do Windsor et Brookfield, etc	do	126
Perches de clôtures, fournir des	J. C. Archibald	127
do et piquets, fournir des	Forbes et McLeod	127
do fournir des	R. J. Thingley	127
do do	L. Donaldson	127
do do	C. D. Fillmore	127
do do	H. L. Fergusson	127
do do	J. Gordon	127
do do	Forbes et Hamilton	127
Posage de lisses et ballastage	D. McDonald	128
Hangars à fret, station de Brookfield	Wm. Corbett	128
Remise à wagons, Truro	Angus, Barclay et Cie	128
Prolongement dans Halifax	Samuel McKean	129
Posage de lisses et ballastage	McCarron et Cameron	129
Gares pour les voyageurs, Bedford, etc	Geo. J. Grant	129
Réservoir et hangars à bois, rivière Jacket	T. J. McDonald	147
do Canaan, etc	D. McKenzie	147
Gares à Canaan, etc., N.B	Jos. Baker	147
Réservoir à St. Octave, etc., P.Q	A. Grant	148
Gares do	do	148
Réservoirs à Amqui, etc., P.Q	do	148
do Charlo, N.B	R. Henderson	148
do et hangars, à Dalhousie, etc., N.B.	John Moffatt	148
Gare à Belledune, etc., N.B	do	148
Hangar à bois, etc., à la gare de New Mills, N.B	Murphy et Bassett	149
Abris et clôture contre la neige, Ste. Flavie, P.Q	A. Lepage	149
Gares et réservoirs, Métapédia, P.Q.	A. Grant	149
Réservoir et hangars, Bathurst, N.B	Chas. Mann	149
Gares, Charlo, etc., N.B	Wm. Murphy	149
Gare et réservoirs, etc., au Pin Rouge, etc., N.B	Geo. Kitchen	149
do Coal Branch, N.B	Warren Taylor	149
Quai au débarcadère de Pictou, N.E	Jos. Hamilton	149
Gare pour les passagers, Halifax, N.E	Henry Peters	150
Bateau-passeur, à Pictou	E. E. Gilbert	150
Abris et clôtures contre la neige	Chas. Mann	150
Embranchement de Rimouski	Jas. Isbester	150
Campbelltown, habitation à	J. F. Feed	163
Chargement de ballastage	John Ryan.	163
Trois-Pistoles, buffet à	A. Grant	163
Chargement de ballastage	J. J. McDonald	163
Abris et clôtures contre la neige, construction de	C. H. Mann	164
do do do	M. J. Hogan	164

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Abris et clôtures contre la neige, construction de	F. X. Lemieux	164
do do do	John Marmon	164
Jetée de Rimouski, prolongement de la	Cross et Dwyer	165
St. Jean, quai en eau profonde à	Wilmot Kennedy	166
Bateau remorqueur " John Mitchells," louage du	D. Coholan	166
Houille, fournir de la	Cie. houillère d'Halifax	166
do do	Cie. houillère Intercoloniale	166
do do	do Spring Hill	167
Locomotives, fournir des	Cie. de Locomotives. Kingston	167
Roues de chars do	Compagnie d'acier du Canada	167
Chars à fret do	Jas. Crossen	167
do do	Ontario Car Company	167

CANAL LACHINE.

Déversoir régulateur à Lachine, construction de	John A. Cameron	15
Jetée d'amarrage do do	Denis O'Brien	35
Chenal de la rivière St. Pierre, redresser le	Hennessey et Doughney	53
Bassins de St. Gabriel, construction du	S. Bonneville	53
Hangar à fleur do	Bonneville et O'Brien	84
Bassin de Wellington do	Lemay et Bowie	84
Sections 1 et 2 (agrandissement des)	A. P. McDonald et Cie	85
Prolongement de la rue de la Côte St. Paul	M. Hennessey	85
Travaux de forgerons	John McIntosh	85
Hangar à fleur, construction d'un	Jas. Howley	106
Sections 1 et 2 (agrandissement des)	Jas. Worthington et Cie	137
do 3 do	McNamee, Gaherty et Fréchette	137
do 10 do	Rodgers, Kelly et Cie	157
do 9 do	John Lyons et Cie	157
do 11 do	Wm. Davis et fils	157
do 4 do	Whitney et Doty	157
do 5 do	A. Charlebois	158
do 8 do	O'Brien, Sullivan et Cie	158
do 6 et 7 do	Wm. Davis et fils	158

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Machines, fournir des	Cie. canadienne de locomotives	7
Dépot de Richmond, Halifax	G. P. Mitchell	7
Pont du chemin de Darmouth, etc	Wm. Stewart	7
Hangar à fret, Nouvelle-Ecosse	Joseph Hamilton	12
Pont de Blackburn	Thos. Morton	12
Pont de Ste. Croix, etc	W. J. Allison	12
do Enfield	W. M. Dimock	12
Réserve, etc., N.E	Wm. Stewart	15
Terrassement, jonction de Windsor	do	29
Locomotives, fournir des	Danforth Locomotive Works	74
do do	Grant do	74
Quai en eau profonde, Richmond	W. D. O'Brien	77
Toiture à la remise des locomotives	Wm. Montgomery	78

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Construction de la ligne principale du chemin de fer	C. Schreiber	51
Changement de la ligne, chemin de fer	do	51
Lignes d'embranchement, remblai	do et Burpee	79
Ligne télégraphique, construction de la	Cie. de télég. Anglo-Américaine	129

EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

Changements au bureau de poste, Toronto	Wittorow et Hillock	9
Construction d'un asile d'immigrants, Toronto	Grant et Yorke	17
Changements à la maison de douane, Montréal	Jos. Laplante	17
Construction d'une maison de douane, London	Chas. Dunnett	17
do d'un bureau de poste, Québec	Breton et Frères	17
Ameublement et installation du bureau de douane, Montréal	Geo. Roberts	37
Construction d'un bureau de poste, Toronto	Jno. Elliott	37
Conv. la boulang. du commiss. en un bureau de poste tempor.	H. G. Mead	37
Convertir une dépendance du musée géologique en habitation.	R. Weir	37
Construction d'un asile d'émigrants, Lachine	J. Laplante	38
do do Kingston	T. Overend	38
Construire une habitation à la Grosse-Isle, P.Q	J. Mathieu	38
Construction d'un asile d'émigrants, Pointe Levis	J. Jobin	39
Changements dans la maison de douane, Montréal	Laberge et Fils	39
Réparations à la maison de douane, St. Jean, N.-B.	Quinton et Tilley	39
Construire un vapeur pour la quarantaine, Ile Lawler, N.-E...	J. Bowser	
Confection de châssis et portes, maison de douane, Montréal	Laird Paton	39
Plomberie dans la maison de douane, Montréal	Garth et Cie	39
Appareils de chauffage pour le bureau de poste, Québec	do	57
Construire une cale au quai de la maison de douane, Québec	Simon Peters	57
Améliorat. aux bâtisses de la banque d'épargnes, St. Jean, N.B.	Tilley et Redfern	58
Construction d'un bureau de poste, Montréal	Allard et Dufort	58
do d'une maison de douane, Toronto	Ben. Walton	58
do des édifices de la quarant. sur l'île du Milieu, N.B	J. Stothart	90
do do Grosse Isle, P.Q	Piton et Cie	91
do d'un bureau de poste, St. Jean, N.B	Cansey, Stirling et Emery	91
do d'une salle d'immigrants, London, Ont	J. Christie	91
do de l'observatoire de Québec	A. Mathieu	91
Changements à la maison de douane, New Castle, N.B	Geo. Brown	92
Changer un édifice à Chatham, N.B., en maison de douane	Peter Loggie	92
Construction d'un hôpital de marine, St. Andrew, N.B.	A. Stinson	92
Améliorations au quai de la maison de douane, Québec	J. B. Lefrançois	92
Appareils de chauffage pour le bureau de poste, Toronto	Geo. Harding	92
Construction d'une maison de douane, Trois-Rivières	Chas. Dugré	93
Réparations à l'asile des émigrants, Lévis	J. Jobin	93
Construction d'un hôpital de marine, Victoria, C.-B	Kinsman et Styles	93
Const. d'un bur. de poste et maison de douane, etc., Winnipeg	Jos. Wood	93
Excavation et maçonnerie du bureau de poste, Hamilton	Jas. Webster	93
Ouvrage de charp. et de menuisier, bureau de poste d'Hamilton	Peter Brass	93
do do do de Montréal	Allard et Dufort	93
Améliorations au bureau de poste de Toronto	Elliott et O'Connor	107
Appareils de chauffage, (ancien) bureau de poste, Toronto	D. S. Keith et Cie	107
Construction d'une maison de douane, Victoria, C.B	Smith, Clark, McKay et Burgess	109
do d'un pénitencier, Montagne de Roche, Manitoba	Morrison et Barclay	109
Travaux sur les toitures et dépendances du bureau de poste		109
d'Hamilton	Brass, North et Freeborn	109
Construction d'une maison de douane, Pictou, N.E	Dodge et Dodge	109
do d'un entrepôt de vérification, Toronto	Ben. Walton	109
Pénitencier de New Westminster, C.B.	Kinsman et Styles	110
Appareils de chauffage pour le bureau de poste, Montréal	R. Mitchell et Cie	110
Installaton des bureaux de poste, St. Jean, N.B	Bowman et Le Lachend	110
do do Montréal, P.Q	Allard et Dufort	141

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.—*Fin.*

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Construction d'un hôpital de marine, Sydney, N.E.	W. A. McKean	141
do do Souris, I.P.E.	J. McCormack	141
Peinturage de l'hôpital de marine, Québec	Gauthier et Frère	141
Appareils de chauffage, maison de douane, Toronto	Mathieson, Young et Cie	141
Construction d'un entrepôt de vérification, Montréal	Bourgouin et Lamontagne	141
Changements à l'édifice du Revenu de l'Intérieur, Montréal...	Jas. Howley	141
Appareils de chauffage pour le bureau de poste, St. Jean, N.B.	Walker, Pratt et Cie	142
Construction d'une bâtisse en brique, collége milit., Kingston	John Cunningham	142
do d'un bureau de poste et maison de douane, Guelph	Dobbie et Grierson	160
do d'un pénitencier, Dorchester, N.B.	A. McKenzie	160
Appareils de chauffage dans les bâtisses fédérales, Charlottetown	McDonald et Cie	161
Fondations et addition à la bâtisse du collége milit., Kingston	W. Irving	161
Construction du département d'éducat., do do	do	170
Elévateur pour l'entrepôt de vérification, Montréal	W. P. Bartley	170
Appareils de chauffage pour l'entrepôt de vérificat., Montréal	R. Mitchell et Cie	170
Construction des étables au collége militaire, Kingston	J. Waddell	171
Chemins, barrières, etc., pour l'entrepôt de vérificat., Montréal	Jas. Howley	171
Construct. d'une chapelle, boulangerie, etc., à la Grosse Isle, P.Q	T. C. Richards	171
Barrières et clôtures sur les terrains militaires, St. Jean, N.B.	S. O. et A. Fowler	171
Appareils de chauffage au collége militaire, Kingston	Matheson, Young et Cie	171
Fondations de la maison de douane, St. Jean, N.B.	B. Mooney et fils	171
Réparations au magasin militaire, do	do	172

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Construction d'une poudrière	Thos. Painter	5
Convertir une maison en hôpital militaire	J. Cummings	5
Construire une porte cochère à Rideau Hall	T. C. Ridgeon	6
Allonge à l'ancienne loge, Rideau Hall	John Stewart	6
Fournir le bois de chauffage	John Heney	6
Construction d'une maison de garde	T. C. Pigeon	9
Enlèvement de la neige à Rideau Hall	Jas. Devlin	9
Fournir le charbon	Coward et Cie	17
Maçonnerie, etc., bibliothèque du parlement	Farquhar et Cie	17
Enlever la neige des édifices publics	E. J. O'Neil	39
Réparations aux toits des do	E. G. Laverdure	39
Fournir le charbon	Evans Bros	39
Compléter la tour centrale	John W. Webster	40
Enlèvement de la neige des terrains du parlement	L. Paiement	40
do à Rideau Hall	H. F. Simms	40
Fournir le bois de chauffage	J. Heney	40
Pompe à incendie pour Rideau Hall	Ant. Lepage	55
Construction d'un hangar pour Rideau Hall	T. C. Ridgeon	55
Mur d'enceinte autour des terrains du parlement	Jas. Goodwin	55
Fournir le gaz à Rideau Hall	Compagnie de gaz d'Ottawa	55
do des tuyaux pour le gaz à Rideau Hall	Blyth et Kerr	56
do le charbon	John Heney	56
Toit en fer pour la bibliothèque du parlement	P. Kilduff	56
Enlèvement de la neige des terrains du parlement	O. Archambault	56
do à Rideau Hall	H. F. Simms	57
Fournir le bois de chauffage	John Heney	57
Construction d'un bureau de poste, etc	Hatch Bros	59
Clôture en fer sur le mur d'enceinte, terrain du parlement	Ives et Allen	89
Fournir le charbon	Geo. Thompson	89
Nivellement des terrains du parlement	B. Gibson	89
Couverture du toit de la bibliothèque du parlement	E. G. Laverdure	89
Vitrage des châssis do do	Wm. McKay	90
Construire des ateliers, etc	Mathews, Stewart et Stockland	90
Enlèvement de la neige sur les terrains du parlement	F. McCann	90
do à Rideau Hall	J. Corbett	90

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA—*Fin.*

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Bureau de poste, excavations et maçonnerie	J. W. Webster	107
do charpente	Cameron et Mudie	108
do ouvrage en fer	G. Chapleau	108
Bibliothèque du Parlement, crête	E. S. Perkins	110
Edifice du Parlement, chaudières	Goldie et McCullough	110
Bloc est, escalier en fer	Alex. Fleck	111
do réparations à la toîture	E. G. Laverdure	111
Terrains publics, compléter le mur d'enceinte	D. Harrow	111
do creuser des drains	B. Gibson	111
Houille, approvisionnement	F. Clemow	111
Bois de chauffage, approvisionnement	J. Heney	111
Terrains publics, enlèvement de la neige	Jas. Heavy	111
Rideau Hall, creuser des fossés pour tuyaux à l'eau	B. Gibson	111
do enlèvement de la neige	J. et W. McAdam	112
Edifice temporaire pour les bureaux du ch. de fer Can. du P	J, Lyons	112
Terrains publics, barrières en fer pour le mur d'enceinte	H. R. Ives et Cie	139
do achèvement du mur d'enceinte	F. Toms	139
Bloc ouest, agrandissement, excavations	B. Gibson	139
Terrains publics, terrassement	Harrow et Sinclair	139
Bloc ouest, agrandissement, maçonnerie	Webster et Aitchison	139
Bibliothèque du Parlement, peinture à fresque	Wm. McKay	139
Houille, approvisionnement	Beattie et Cie	139
Bloc ouest, agrandissement, charpente	Strachan, Beckett et Cie	140
do do ouvrage en fer	Thos. Leighton	140
Rideau Hall, enlèvement de la neige	A. Devlin	140
Terrains publics do	F. McKenna	140
Ateliers, sêchoir, hangar, etc	F. Toms	140
Bureau de poste, appareil de chauffage	R. Mitchell et Cie	142
do plomberie	Blyth et Kerr	142
Terrains publics, pavage en bois	S. Woodland	161
Houille, approvisionnement	E. J. Charlton	161
do	J. W. McRae	162
Rideau Hall, enlèvement de la neige	L. Beaucage	162
Terrains publics, do	M. O'Leary	162
Eau, approvisionnement	Aqueduc d'Ottawa	170
Bloc ouest, construction d'un escalier en fer	Peterson et Law	170
Rideau Hall, gazomètres	Jas. Perry	170
Bloc ouest, agrandissement, ciselure	Holbrook et Mollington	171
Terrains publics, enlèvement de la neige	E. Jetté	171
Rideau Hall do	M. Curran	171

CANAL RIDEAU.

Cloisonnage, etc., Manotick, construction	William Davis	16
Pont tournant, construction	M. P. Davis	54
Agrandissement du bassin, Ottawa	Reed et Stanley	54
Ponts, construction	Row et Koyl	88
Pont tournant, construction	Jas, Lattimer	106

CHEMINS ET PONTS.

Chemin Métapédia, réparations	Daniel Fraser	2
Pont à Manotick, construction	J. R. O'Connor	2
Chemin Métapédia, entretenir le	Daniel Fraser	7
do construction d'une partie du	do	18
Chemin du golfe St. Laurent, construction	Marcel Leclerc	18
do do do	do	19
do do do	do	19
do do do	do	19

CHEMINS ET PONTS—*Fin.*

Nature de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Page.
Ponts du chemin Métapédia, reconstruction	Daniel Fraser	19
do do	Riby et autres	19
Chemin du golfe, division ouest, construction d'une partie du	Jos. Fournier et autres	19
do do do	Marcel Leclerc	19
do do do	do	19
do do do	do	20
do do do	Malory et Gagnon	20
Chemin de la Rivière Rouge, const. de chaloupes et bateaux	Wm. Watts	96
do do construction d'une chaloupe	A. A. Benway	96
do do const. de machines et bouilloires	Gregory, Burley et Cie	96
do do exploitation de la ligne	W H. Carpenter et Cie	119
do do pont à l'angle N.O.	D. F. Begg	119
do do soin de l'outillage	W. H. Carpenter et Cie.	119
Chemin de Métapédia, tenir en réparation	Dan Fraser	119
Pont de Belœil, rivière Richelieu, abords du	Bonneville et O'Brien	119
Chemin de la Rivière Rouge, exploitation de la ligne	W. H. Carpenter et Cie	147

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Cloissonnage des rapides Des Chênes, travaux de l'Outaouais	John Harvey	2
Travaux de la rivière Trent, réparations	Thos. Walters	18
Glissoires de la rivière Noire, travaux de l'Outaouais	William Davis	18
Digue Nagle, riv. Madawaska do	John Harvey	18
Jetées de High Falls, riv. Coulonge, do	do	41
Gliss. de la Chaudière, Hull et Gatineau trav. de l'Outaouais.	John Soulier	41
Glissoires du Calumet, travaux de l'Outaouais, réparations	M. Aubrey	41
do Chat do do	do	41
Rivière Pétéwawa, do do	do	41
do Madawaska, digue et glissoires, travaux de l'Outaouais, contruction et réparations	John Harvey	41
Rivière Madawaska, digue et glissoires, travaux de l'Outaouais, construction et réparations	do	42
Jetées des chutes La Tuque, travaux du St. Maurice, const	J. W. Ormsby	42
Rivière St. Maurice, estacades et jetées, construction	Richard et Fils	42
Glissoires et jetées du Calumet, travaux de l'Outaouais	W. Davis	43
Glissoire et digue du Chat, do	do	43
Portage du Fort, digue et jetée, do	do	43
High Falls, riv. Dumoine, glissoire do	do	43
Jetées de la rivières des Prairies do	F. B. McNamee	43
Jetées de la glissoire de la Montagne do	Wm. Davis	43
Route de la Rivière Rouge, bateaux à vapeur, construction	Jas. Dick & Co	43
Pont du Portage du Fort, do	Row et Koyl	43
Riv. Dumoine, estacades et jetées, travaux de l'Outaouais	John Harvey	60
Chaudière, Hull et Gatineau, glissoires do	J. Soulier	60
Calumet et la Montagne, do do	Wm. McKnight	60
Coulonge et rivière Noire do do	John Proudfoot	60
Riv. Madawaska, estacades et jetées do	John Harvey	60
Baie des Herbes, rivière Madawaska, estacades et glissoires, travaux de l'Outaouais, construction	do	60
Digue des Grandes Piles, etc., travaux du St. Maurice, cons.	O. Z. Hamel	61
Roche Capitaine, jetées et estacades, travaux de l'Outaouais, construction	J. Soulier	62
Estacades des Chenaux, trav. de l'Outaouais, prolongement	A. H. Johnson	62
Glissoires du Calumet et de la Montagne, trav. de l'Outaouais.	Wm. McKnight	95
Digue de Madawaska, etc., glissoires, do	R. O'Neil	95
Cloisonnage de la glissoire de Hull, do	L. Turpine	95
Glissoire de la rivière Noire, do	R. O'Neil	95
Rivière Pétéwawa, do	J. Rowan	95
Glissoires de la Chaudière, Hull et Gatineau do	L. Turpine	95
Digue et jetées de Whitelaw, travaux de la rivière Trent	H. Calcutt	95

GLISSOIRES ET ESTACADES—*Fin.*

ECLUSE STE. ANNE.

CANAUX DU ST. LAURENT.

CANAL ST. PIERRE.

REMORQUAGE.

CANAL WELLAND.

(21 T.)

RÉPONSE

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 14 mars 1878 ;—Demandant copie de toute correspondance échangée avec le gouvernement au sujet de la construction d'un pont de chemin de fer sur les chûtes à St. Jean, Nouveau-Brunswick, devant relier le chemin de fer Intercolonial, ouvrage du gouvernement, avec le chemin de fer de prolongement de l'Ouest, à l'endroit des dites chûtes.

Par ordre,

R. W. SCOTT,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1878.

(21 U)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 1er avril 1878 ;—Demandant un état indiquant les montants payés annuellement pour le transport des malles entre Kamouraska et la station du chemin de fer, à St. Pascal, depuis que le convoi express du chemin de fer Intercolonial dépose ces malles à la dite station, etc.

Par ordre,

R. W. SCOTT.

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 8 mai 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

(21 v)

REPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 1er avril 1878 ;—Demandant le rapport montrant en détail tous les honoraires payés par le département de la Justice ou par tout autre département relativement au chemin de fer Intercolonial, à des conseils et avocats, pour affaires devant la Cour Suprême, depuis son établissement, et les noms des conseils et avocats et les différentes poursuites dans lesquelles tels honoraires ou frais ont été payés.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 9 mai 1878.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée*.]

(22)

RÉPONSE

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 mars 1877; —Demandant copie des rapports des ingénieurs, relativement à une crue plus considérable des eaux, sur les soixante milles de la rivière Ottawa entre les chutes de la Chaudière et les rapides du Long-Sault, que les niveaux plus haut et plus bas, ainsi qu'il est constaté dans des pétitions adressées à cette Chambre par certains habitants des comtés d'Ottawa, Prescott et Russell.

Par ordre,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 11 février 1871.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

